Claudio Gatti
Gail Hammer

IL QUINTO SCENARIO

I missili di Ustica

RIZZOLI

Il 27 giugno 1980, alle ore 21 esatte, i radar di Fiumicino cessavano bruscamente di registrare le battute dell'Itavia 870, un Dc-9 in volo tra Bologna e Palermo con a bordo 81 persone. L'aereo sembrava scomparso, ma dopo alcune ore spese in frenetiche quanto disordinate ricerche, si raggiungeva la certezza che era caduto in mare a nord di Ustica. Non c'erano superstiti. Quel momento segnava l'inizio di uno di quei misteri italiani – come l'attentato in piazza Fontana o la strage alla stazione di Bologna – che sono sempre rimasti colpevolmente irrisolti. Da più parti sono state avanzate diverse ipotesi su quel tragico evento, ipotesi che hanno diviso e lacerato il paese: prima un cedimento strutturale, poi una bomba, e infine, in quattro distinti e plausibili scenari, uno o più missili di volta in volta lanciati, deliberatamente o per errore, dall'Aeronautica italiana, americana, libica o francese. Nessuno di questi quattro scenari è stato però mai confermato da prova o testimonianza e i tentativi di scoprire la verità e di rendere giustizia alle 81 vittime sono cozzati contro un muro di gomma. In questo libro, frutto di anni di ricerche condotte negli Stati Uniti e in Europa, Claudio Gatti, corrispondente per «L'Europeo» da New York, dimostra, basandosi su un'immensa documentazione, come e perché i missili che hanno distrutto l'aereo civile italiano NON POSSONO essere stati lanciati da velivoli militari delle nazioni sopra ricordate. E ALLORA CHI È IL RESPONSABILE DI QUELLA STRAGE? CHI AVEVA MOTIVO DI COMPIERE UN'AZIONE DI GUERRA NELLO SPAZIO AEREO ITALIANO? IL DC-9 ITAVIA ERA IL VERO BERSAGLIO? CHI HA PIANIFICATO E CONDOTTO A TERMINE UN'AZIONE DEL GENERE? È STATO UN CINICO OMICIDIO DI MASSA O UN TRAGICO ERRORE? In que-

sto libro esplosivo, che scuoterà l'opinione pubblica italiana e mondiale, Claudio Gatti dà una risposta sconvolgente a tutte queste domande.

CLAUDIO GATTI è nato a Roma nel 1955. Dal 1986 è corrispondente dagli Stati Uniti del settimanale «L'Europeo». Dal 1989 collabora al «Corriere della Sera» con servizi speciali di giornalismo investigativo. Ha collaborato a *I mercanti di morte* (Lucarini Ed.), un libro scritto da due giornalisti del settimanale tedesco «Der Spiegel» sul traffico d'armi con l'Iraq. Nel 1991, assieme a Roger Cohen del «New York Times», ha scritto *In the Eye of the Storm: the Life of General H. Norman Schwarzkopf*, pubblicato negli Stati Uniti, Gran Bretagna, Canada, Giappone e Cina e scelto dal «New York Times» tra i «libri dell'anno». In Italia ha pubblicato *Rimanga tra noi* (Leonardo editore, 1991), un libro in cui vengono ricostruiti i rapporti segreti e non tra Stati Uniti e Italia dal dopoguerra alla fine della Guerra Fredda.

GAIL HAMMER ha insegnato lingua inglese all'Università di Salerno dal 1974 al 1978. Nel 1979 è tornata a vivere a New York per insegnare alla Colombia University, dove è rimasta fino al 1990. Negli ultimi tre anni è stata consulente editoriale per case editrici italiane e americane.

Sovraccoperta: foto Ansa
Grafica di Renzo Giust

Se non sono stati gli americani,
se non sono stati gli italiani,
se non sono stati i libici,
se non sono stati i francesi,
chi ha abbattuto il Dc-9 Itavia
nel cielo di Ustica?

Claudio Gatti

Gail Hammer

Il quinto scenario

Rizzoli

Prefazione

Daria Bonfietti, come suo fratello Alberto, morto nei cieli di Ustica, è cresciuta con la speranza di cambiare il mondo. Con l'età ha capito quanto sia difficile cambiare solo una piccola cosa, figuriamoci il mondo. Ma non si è mai arresa. Ha così trovato la forza di fondare l'«Associazione dei Parenti delle Vittime della strage di Ustica» e di combattere contro inefficienza e cialtroneria, cioè contro quei difetti che all'estero danno dell'Italia un'immagine di paese-burletta, in cui nulla funziona ma tutti trovano comunque il modo di tirare avanti – un paese senza rispetto di se stesso.

Daria non ha fatto come fanno quasi tutte le vittime di certe nostre istituzioni. Non ha accettato passivamente e con fatalismo, l'indifferenza e la disonestà professionale e morale che governano il nostro paese. Riferendosi a casi come quello del bandito Giuliano o quello di Aldo Moro, Leonardo Sciascia ha scritto che l'Italia è «un paese senza verità». Daria invece ha detto: se lo Stato non riesce, o peggio non vuole dirmi la verità, proverò io a cercarla. In prima persona.

Un giorno, in un incontro frettoloso nel bar della Stazione Centrale di Milano, quando Daria mi ha parlato del peso che porta con sé da anni, gli occhi le sono diventati lucidi. Non è solo il peso di chi è deciso a sfondare il muro di gomma degli insabbiamenti e dei «non ricordo» che ha contraddistinto la vicenda di Ustica sin dall'inizio. È anche il peso della responsabilità di chi è consapevole di dare un esempio all'intero paese. Un esempio soprattutto di senso civico. Daria ha fatto capire a tanta gente quello che può fare una singola persona armata di determinazione e onestà morale.

Io ho cercato di seguire il suo esempio, ispirandomi anche a un apologo raccontatomi alcuni anni fa:

Un giorno, per strada, un dotto ebreo incontra un collega e gli confida la sua frustrazione: «C'è un passo della Torah che non riesco a spiegarmi». L'altro, sorridendo, allunga la mano e dice: «Dammi qua, che te lo spiego io».

«Ah no» ribatte il dotto tirando a sé il prezioso volume. «A spiegarlo agli altri sono capace anch'io.»

Chiunque può essere in grado di costruire uno scenario su Ustica su un insieme di circostanze e una serie di coincidenze. E negli ultimi tredici anni in Italia molti lo hanno fatto, cavalcando complotti di ogni genere. Anche perché il complotto ha un grande vantaggio: anziché aborrire vaghezze, contraddizioni, mezze verità o verità apparenti, viene di solito alimentato da esse. Sin dall'inizio, come quel dotto ebreo, io mi sono invece ripromesso di vestire sia i panni dell'investigatore che quelli dell'avvocato del diavolo. Volevo convincere me stesso prima di tentare di convincere gli altri.

La mia strategia è stata quella di ricostruire gli eventi del 27 giugno 1980, e poi guardare al microscopio ogni possibile, o anche solo ragionevole spiegazione. A tal fine ho condotto una mia indagine personale partendo da zero: ho rintracciato testimoni, trovato periti e consultato esperti di ogni genere e settore – dall'ingegneria aeronautica alle operazioni clandestine –, intervistando centinaia di persone in una dozzina di paesi del mondo. Alcune di loro hanno collaborato con me per anni senza interruzione, di giorno, di notte, a casa e in ufficio (a questo proposito un chiarimento: quando una frase è riportata tra virgolette, vuol dire che quella frase è stata detta a me, o alla persona che me l'ha riferita oppure, in qualche rara occasione, a una terza persona che l'ha ripetuta a chi me l'ha detta).

«Quando si comincia a investigare la verità dei fatti più semplici, già accettati come veri,» ha scritto il critico Leonard Woolf, marito di Virginia «è come se si uscisse da un sentiero stretto e sicuro per finire in una palude o nelle sabbie mobili – a ogni passo che si fa, si affonda sempre più nella palude dell'incertezza.» È quanto mi è successo mentre investigavo su un fatto che semplice non era certo. Ogni nuovo elemento sembrava sollevare tanti problemi quanti ne risolveva. Per ogni nuovo indizio c'era una certezza che improvvisamente veniva messa in dubbio. Tutto ciò ha comportato un lungo lavoro di confronto di scenari in cui ho preso in considera-

zione ogni ramo-ipotesi dell'albero delle possibilità. E di fronte a ogni ipotesi mi sono impegnato nel duplice sforzo di cercare conferme e smentite. Così le ho progressivamente escluse tutte, eccetto una. Una sola ha dimostrato di avere, nei fatti e nelle conclusioni, la tenuta che ritenevo necessaria per poterla accettare. Al di là dei dati fattuali e dei nessi logici e temporali, ho inoltre cercato spiegazioni e motivazioni che contribuissero a costruire un «impianto accusatorio» non solo immune da pregiudizi, ma completo anche dal punto di vista umano e psicologico.

Ustica è stata spesso considerata una metafora – emblema della mancanza di trasparenza, letale malattia di cui da sempre soffre l'Italia. Per tredici anni Ustica è stata sinonimo di poteri occulti, conferma dell'esistenza di forze sconosciute e impenetrabili di cui l'Italia è, a detta di molti, alla mercé. Quella di rinviare tutto a forze occulte e misteriose è però la scappatoia più facile per chi non sa o non vuole informarsi e indagare sul serio. «Nessuno è innocente all'interno delle nostre istituzioni» ha constatato qualche tempo fa il presidente della Commissione stragi, Libero Gualtieri. Ma, in un certo senso, su Ustica non è innocente nessuno, né dentro né fuori delle istituzioni. Non è certamente innocente l'Aeronautica militare italiana, che sapeva che qualcosa di grave e di anomalo era successo al Dc-9 dell'Itavia la sera del 27 giugno 1980, ma ha preferito nascondere i propri sospetti (e tutti gli indizi che li giustificavano). Non sono innocenti i politici, che non hanno saputo esigere informazioni esatte e hanno invece alimentato il polverone delle ipotesi e controipotesi. Non è innocente la magistratura, che non ha saputo infrangere il muro di silenzio dei militari né trovare periti all'altezza della situazione. E non sono innocenti neppure i mass media, che per anni hanno disorientato l'opinione pubblica con un tam-tam di scenari e controscenari, uno più irreale (o surreale) dell'altro. È per questo che Ustica è diventata un altro «mistero» italiano. Non per le losche trame di forze occulte.

Sebbene sia stato io «a condurre le indagini», questo libro è il frutto di una collaborazione. Mia moglie Gail Hammer non solo mi ha aiutato a mantenere la lucidità e l'oggettività necessaria a evitare il rischio dell'autodepistaggio, ma, una volta raccolto il materiale, ha scritto *Il quinto scenario* assieme a me.

Lungo è l'elenco delle persone alle quali sono debitore.

Essenziale è stato l'aiuto di Daria Bonfietti, Marino Fiorelli, James H. Flatley III, José Lenzini, Paolo Miggiano, Bud Sewell, Martin Streetly, Pietro Trevisan e Mario Vadacchino. Oltre a loro, ringrazio anche Tom Amlie, Paulo Andreoli, Jean-Louis Andrieu, Ian Anthony, Bill Armstrong, Andrea Benetti, Paul Beaver, Henry Bernard, Jacques Bernot, Michel Blaise, Gerard Bontron, Teodomiro Braga, Enrico Brogneri, William Borrows, Vincent Cannistraro, Mario Chimanovitch, Nick Cook, Richard Coe, Battistin Colonna, Massimo De Angelis, Sergio De Julio, Jacques de La Fosse, Frank Del Gandio, Aldo Del Re, Alexandre de Marenches, Patrick de Maertelaere, Christian Desandre, Yves Duveaux, Roger Faligot, Paul Felten, Olivier Foll, Abraham Friedman, Norman Friedman, Robert Frowick, Robert Gallucci, Alessandro Gamberini, Liliana Gatti, André Gauvenet, Giannina Giau, Robert Gielly, Jean-Jacques Graf, Stephen Green, Jerry Helfrick, Seymour Hersh, John Holmes, Bobby Ray Inman, Fred Kaizucka, Herbert Krosney, Bernando Kucinski, Vladimir Kupryaskin, Nino La Torre, Henry Le Coq, Georges Le Guelte, Bill Lewis, Steve Lund, John Macidull, Victor Dan McKinnon, Pierre Marion, Steve May, Giuseppe Morandi, Shlomo Nakdimon, Egidio Nappi, Don Neff, Umberto Nobili, Monir Nassif, Victor Ostrowsky, Giovanni Paolucci, Sue Park, Nick Peck, Albert Piccirillo, Edwy Plenel, Joseph Pontecorvo, Andrea Purgatori, Titti Rana, Philippe Richard, Jeff Richelson, John Riley, Tony Robinson, Julien Roche, Renée Romano, Jean-Claude Roy, Fred Sabine, Mark Schwartz, Eduardo e Placido Seliciato, Hussein al Sharistani, Leonard Spector, Paolo Venditti, Lanfranco Vianello, Ingrid Wassmann, Bob Windrem, Steve Zaloga, Jean-Claude Zerbib, Maurizio Zifferero e tante altre persone che preferiscono mantenere l'anonimato (primo tra tutti *Galileo*).

Un grazie va anche a Vincenzo Conigliaro per la sua generosa amicizia, a Paola Mignone per la sua consulenza linguistica, a Susan Leon per i suoi consigli editoriali e a Maria Campbell per i suoi preziosissimi suggerimenti. Un ringraziamento particolare spetta infine a Grazia Cherchi. Nonostante stesse scrivendo un suo romanzo e fosse già impegnata con tanti altri scrittori, «la zarina dell'editoria italiana» (così l'ha definita Geno Pampaloni) ha collaborato a questo progetto per oltre un anno senza mai perdere né la pazienza né l'entusiasmo. La sua disponibilità e il suo contributo editoriale sono stati straordinari.

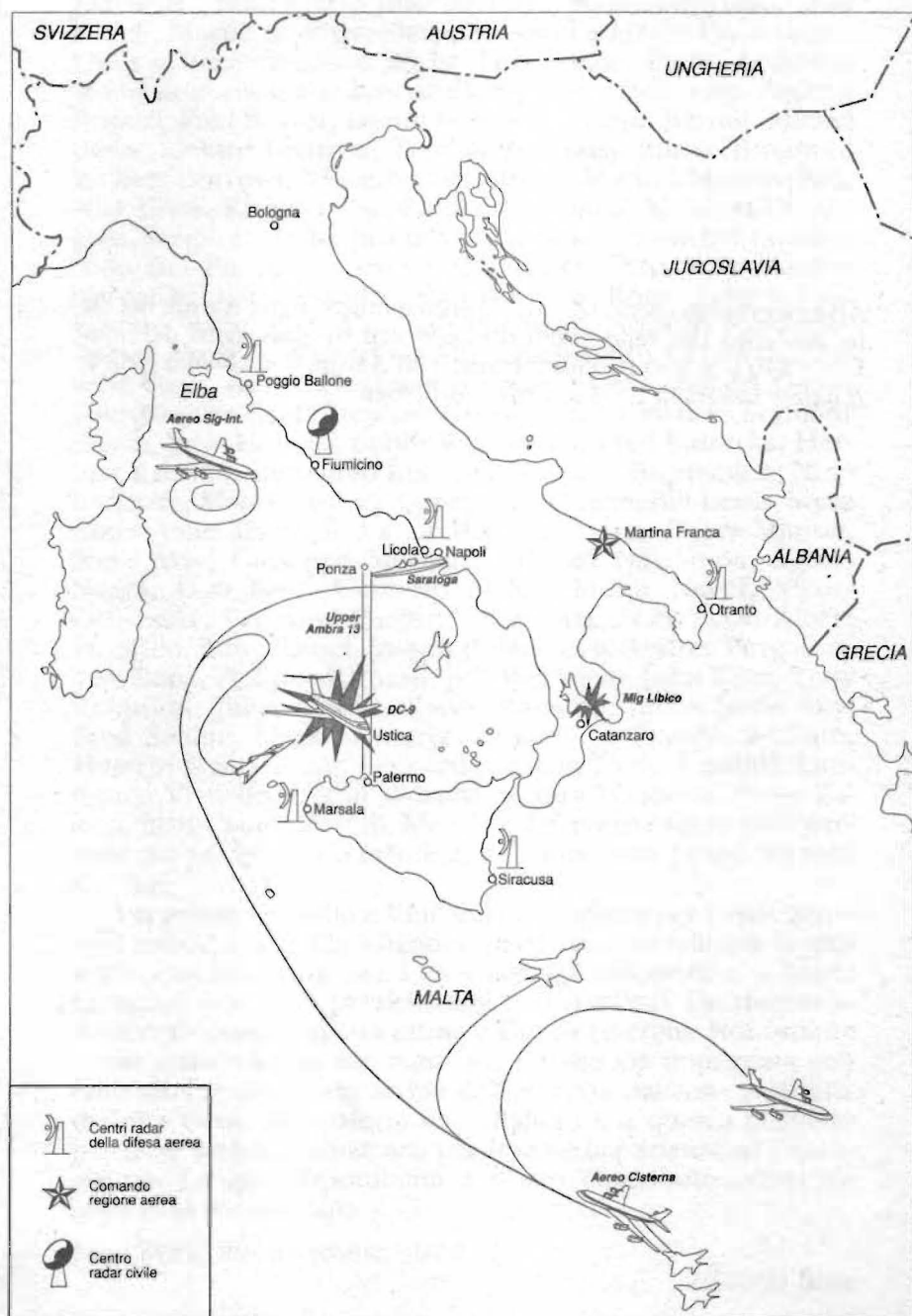
New York, 29 novembre 1993

Claudio Gatti

Il quinto scenario

Avremmo voluto dedicare questo libro a nostro figlio Aaron, ma lui ha preferito che rendessimo omaggio agli 81 passeggeri del volo Itavia 870 e ai loro familiari. Insieme ad Aaron, dedichiamo quindi *Il quinto scenario* a tutte le vittime di Ustica.

L'ATTACCO

SVIZZERA
AUSTRIA
UNGHERIA
Bologna
JUGOSLAVIA
Poggio Ballone
Elba
Aereo Sig-Int.
Fiumicino
Martina Franca
Licola
Napoli
Ponza
Saratoga
ALBANIA
Otranto
Upper
Ambra 13
GRECIA
Mig Libico
DC-9
Ustica
Catanzaro
Palermo
Marsala
Siracusa
MALTA
Aereo Cisterna
Centri radar
della difesa aerea
Comando
regione aerea
Centro
radar civile

I

La notte prima non ero riuscita a dormire
bene. Avevo avuto incubi terribili.

Giannina Giau

Alberto Bonfietti era alto e magro, con capelli castani e occhi verde-azzurri, nascosti dietro un paio di occhiali di tartaruga. Aveva trentasette anni, due più della sorella Daria, ma la magrezza e l'incipiente calvizie lo facevano sembrare più vecchio.

Era arrivato quattro giorni prima a casa della sorella e del padre, a Bologna, con un po' di influenza. Ma il 27 giugno, un venerdì, si sentiva molto meglio. Era pronto a partire per Selinunte, un paesino della Sicilia, dove la moglie Giannina Giau e la figlia Silvia erano in vacanza dall'inizio di quel giugno 1980. Il suo progetto iniziale era di scendere fino in Sicilia in auto, ma l'influenza lo aveva indebolito troppo per un viaggio così lungo. Volendo arrivare a Selinunte al più presto, prenotò un posto in aereo.

Giannina aveva pregato il marito di rimandare la partenza, ma il 29 giugno era il compleanno della loro bambina, e lui non aveva voluto sentire ragioni. Aveva già perso il compleanno precedente. L'anno prima a quell'epoca si trovava in Libia a lavorare e i libici avevano accampato una scusa dopo l'altra per non restituirgli il passaporto consegnato al momento dell'arrivo. Anziché con Silvia, aveva passato il 29 giugno da solo a Tripoli. Quest'anno, non intendeva mancare il settimo compleanno.

I Bonfietti stavano finendo di pranzare, quando squillò il telefono. Era Giannina che voleva sapere i piani del marito. Alberto le disse di essere in lista d'attesa sul volo 870 dell'Itavia che sarebbe partito per Palermo alle 18:15. Era certo di trovare un posto, quindi Giannina poteva aspettarlo all'aeroporto di Punta Raisi. Poco dopo quella telefonata, Daria uscì per una riunione nella scuola in cui insegnava. Un'ora più tardi, uscì anche Armando Bonfietti per accompagnare in auto il figlio all'aeroporto di Borgo Panigale.

Quel venerdì pomeriggio in casa Gatti, a Grottaferrata, vicino a Roma, alle 16 squillò il telefono. Era il marito di Liliana che chiamava da un albergo di Bologna per informarla che per via di un temporale il suo volo sarebbe partito in ritardo.

Quelle telefonate erano un rituale per Domenico e Liliana Gatti. Lui aveva cominciato a farle più di dieci anni prima, quando aveva intrapreso la carriera di pilota. Servivano a tranquillizzare Liliana. Nonostante Domenico le ripetesse continuamente che volare su un Dc-9 era meno pericoloso di guidare un'auto, lei aveva bisogno di sapere che era a terra, sano e salvo, per poter andare a dormire tranquilla.

Domenico Gatti avrebbe compiuto quarantaquattro anni otto giorni dopo. I suoi capelli stavano ingrigendo, ma aveva ancora il fisico dell'atleta. Ventiquattro anni prima aveva vinto il titolo italiano di salto con l'asta. Diventare pilota era sempre stato il suo sogno, ma i genitori avevano voluto che studiasse e prendesse una laurea. Domenico non li aveva delusi. Ma non aveva neppure rinunciato al suo sogno: prima si era laureato in ingegneria, poi aveva ottenuto il brevetto di pilota.

Aveva ormai accumulato 7000 ore di volo, di cui 4000 a bordo di un Dc-9. Con gli anni la sua passione per il volo non era diminuita. Anzi, l'aveva trasmessa anche ai due figli. A otto anni Stefano aveva un assortimento di modellini di aerei da far invidia a un collezionista, e a diciotto Monica, pur avendo deciso di studiare medicina, amava ripetere agli amici che se fosse stata un maschio probabilmente avrebbe fatto il pilota anche lei. Domenico si considerava un uomo fortunato. Amava il suo lavoro e aveva una famiglia molto affiatata. Quel pomeriggio, chiamando la moglie, le disse: «Lilia, oggi farò tardi per il cattivo tempo. Non aspettare un'altra telefonata. Va' pure a letto tranquilla.»

A Bologna, il tempo era improvvisamente peggiorato. Pioveva forte quando Daria Bonfietti terminò la riunione. A casa, suo padre le disse che Alberto aveva telefonato avvisando che la partenza era stata rinviata per via delle condizioni atmosferiche. Daria andò nella sua stanza a cambiarsi. Doveva uscire a cena con il fidanzato e alcuni amici.

I 77 passeggeri dell'Itavia 870, intrappolati dal diluvio in aeroporto, non avevano idea di quando sarebbero partiti per Palermo, anche perché il loro aereo non era ancora arrivato.

Atterrò a Borgo Panigale solo dopo la fine del temporale, alle 18:50. Era un Dc-9 tutto bianco con un striscia rosso pompeiano lungo la linea dei finestrini. Il nome della compagnia, Itavia, dipinto nella parte anteriore ai lati della fusoliera, era appena visibile attraverso la vetrata dell'aeroporto ruscellata di gocce d'acqua.

I passeggeri cominciarono a salire a bordo alle 19:15, con oltre un'ora di ritardo rispetto all'orario previsto. Entrando, alcuni di loro diedero uno sguardo veloce dentro la cabina di pilotaggio, dove Gatti era seduto con il suo copilota, Enzo Fontana. Alle 20:00 i portelli vennero chiusi e il capitano diede il benvenuto a bordo, scusandosi per il ritardo. Informò i passeggeri che il tempo previsto nel tragitto di volo era buono e augurò a tutti buon viaggio. Contemporaneamente Fontana contattò la torre di controllo:

«Itavia otto sette zero, pronto per la messa in moto.»

«Otto sette zero, autorizzato.»

Poco dopo, mentre il Dc-9 rullava verso la pista, la torre richiamò per dare l'autorizzazione al decollo:

«Itavia otto sette zero, è autorizzato a Palermo via Firenze, Ambra 14. Salire e mantenere livello di volo uno, nove, zero. Ripeta e richiami quando pronto al decollo.»

Alle 20:08 l'aereo prese il volo. I controllori di Bologna lo seguirono fino a quando non fu preso in consegna prima dai loro colleghi del Centro del traffico aereo di Padova, poi da quelli dell'Area Control Center di Ciampino. Responsabile per il Centro e il Sud Italia, Roma Controllo era il più importante centro del traffico aereo in Italia. In un'enorme sala di quasi 2500 metri quadri, lavoravano decine di operatori, disposti in quattro «isole» di console: l'Isola di Roma-Partenze, l'Isola di Roma-Arrivi, l'Isola Nord che gestiva il traffico appenninico sulla Firenze-Bolsena, e l'isola Sud, che copriva il Sud e le isole. Alle 20:21, il controllore responsabile dell'Isola Nord entrò in contatto radio con il Dc-9 e disse a Gatti di inserire il codice 1136 nel trasponditore, l'apparecchio di bordo che segnala la posizione degli aerei in volo ai radar di terra. Un minuto dopo, mentre Gatti riceveva l'ordine di salire a quota 29.000 piedi e procedere lungo la rotta Bolsena-Puma-Latina-Ponza, la sigla del Dc-9 apparve per la prima volta sugli schermi del controllore di Ciampino, con a fianco il numero di codice assegnatogli dal computer e le tre cifre indicanti la quota. Seguito dal radar, l'aereo continuò la propria ascesa al ritmo di 1000 piedi al minuto, fino a raggiungere la quota assegnata.

Erano passati dieci minuti dal decollo dell'Itavia 870 quando l'identificatore del Centro della difesa aerea di Marsala rivelò un velivolo in avvicinamento – circa 100 miglia nautiche a nordovest della Sicilia. Marsala faceva parte del sistema Nadge, la catena di centri radar militari dei paesi Nato, e copriva il Tirreno meridionale e il Canale di Sicilia. L'aereo rilevato volava veloce in direzione sudest dalla Sardegna verso la Sicilia. L'identificatore *inizializzò* la traccia attribuendogli la sigla AJ-453 e il codice 56, che indicava uno «zombie», cioè un aereo non-Nato che non era oggetto di un'azione tattica. Il capo sorveglianza a Marsala giudicò la traccia di importanza tale da meritare di esser inviata «ad alta priorità» all'anello superiore della catena radar Nadge, quello di Poggio Ballone, vicino Grosseto.

Alle 20:21, il «fighter allocator», o «piano armi» di Marsala cambiò la classificazione. Dal codice 56 passò al codice 76, cioè «zombie contro il quale è in atto un'azione tattica». A quel punto il sistema creò automaticamente una traccia fittizia corrispondente a un immaginario intercettore italiano. In casi come quello – di un aereo non riconosciuto – la procedura normale è di avvertire la catena di comando e controllo della Difesa aerea e procedere con un'intercettazione simulata. In attesa di verificare l'identità del velivolo sconosciuto e il livello dell'eventuale minaccia da esso rappresentata, e prima di far scattare l'allerta delle forze attive di difesa ordinando lo «scrambling» degli intercettori, si chiede al computer di effettuare un'operazione di intercettazione puramente teorica e di stabilire la base della Difesa aerea dalla quale far partire gli intercettori veri. Nel caso si fosse trattato di una minaccia reale, Marsala voleva esser pronta con tutte le modalità di intercettazione. Il fighter allocator continuò a verificare e calcolare distanza, altitudine, rotta e tutti gli altri fattori essenziali per un'intercettazione, ma due minuti dopo, l'allarme cessò: lo zombie si era allontanato verso sudovest scomparendo nello spazio aereo tunisino.

In quello stesso istante, un altro aereo militare non identificato fu rilevato al largo dell'isola di Ponza. Qualcuno lo vide sfrecciare a bassa quota in direzione ovest-est e poi scomparire. Furono informati i carabinieri di Pozzuoli, che a loro volta avvisarono il Centro di difesa aerea di Licola.

Poco prima, alle 20:22, l'identificatore del centro Nadge di Poggio Ballone aveva *inizializzato* la traccia LL-004, assegnandogli il codice 40: «pending» (in attesa di esser definito).

Il velivolo individuato dai radar di Poggio Ballone volava a 450 nodi in direzione nord, al largo dell'angolo nordorientale della Sardegna. Stava passando sopra l'isola della Maddalena, diretto verso la Corsica. Alle 20:24, Poggio Ballone gli assegnò il codice 46, «friendly» (amico). L'aereo continuò a volare verso nord, parallelo alla Corsica, a circa 40 miglia di distanza dalla costa orientale dell'isola francese. Poi, una volta raggiunto un punto a metà di quella costa, avvenne qualcosa di insolito. Alle 20:28 Poggio Ballone cessò di ricevere il segnale del trasponditore – come se il pilota lo avesse spento – e la velocità registrata dal radar cominciò a scendere da 400 nodi a 350, poi 300, fino a quando, alle 20:33, gli schermi di Poggio Ballone registrarono una velocità improbabile di soli 7 nodi all'ora. Da quel momento in poi l'aereo sembrò quasi orbitare sul posto. Poggio Ballone continuò a rilevare velocità di 4, 3 persino 0 miglia all'ora. Poiché il velivolo aveva sfiorato i 500 nodi sopra la Sardegna, non poteva trattarsi di un elicottero. L'unica spiegazione possibile era che l'aereo stesse volando in circolo anziché in linea retta. Il centro Nadge non ne registrò la quota, ma doveva essere alta. Certamente sopra i 20.000 piedi, forse addirittura 40.000, perché fu rilevato anche dal centro di Potenza-Piceno, sulla lontana costa adriatica. La quota, e il volo in circolo, erano tipici di un aereo antisommergibile o di un aereo per la raccolta di Signal-Intelligent (Sig-Int), cioè un velivolo adibito alla intercettazione di segnali elettronici e di comunicazioni radio.

Quella del 27 giugno fu una serata di insolita animazione per la Difesa aerea. Alle 20:53, il capitano Avio Giordano, capo sorveglianza del centro di Marsala, individuò un altro aereo sconosciuto. Assegnò alla nuova traccia la sigla AJ-411 e la registrò come zombie. Tre minuti dopo, il sistema di Marsala rilevò che l'aereo volava a quota 37.000, a una velocità di 500 nodi, col trasponditore spento e fuori da qualsiasi corridoio commerciale. Non solo, era sul punto di entrare in una zona a sudest della Sicilia classificata «prohibited-38», cioè off limits a tutti gli aerei, sia civili che militari. Subito dopo il capitano Giordano *inizializzò* un'altra traccia, la AJ-421. Era l'Itavia 870, che in quel momento si trovava a 150 miglia nautiche da Marsala.

II

Anche dopo tanti anni, per Domenico
volare era rimasto un divertimento più che
un lavoro.

Lilliana Gatti

Sorvolando l'ultimo lembo della penisola prima di arrivare sul mar Tirreno, il comandante Gatti notò che molti dei radiofari che da terra inviavano segnali agli aerei in volo per facilitare il mantenimento della rotta erano spenti. Lo segnalò a Ciampino.

«Sì, senta, neanche Ponza funziona?»

«Prego?»

«Abbiamo trovato un cimitero stasera. Venendo da Firenze in poi, praticamente, non ne abbiamo trovato uno funzionante.»

«Eh sì, in effetti è un po' tutto fuori, compreso Ponza.»

Poco più tardi, a causa di una turbolenza in quota, con venti che spiravano da ovest a 100-120 nodi, Gatti chiese l'autorizzazione a scendere sotto i 29.000 piedi.

«È la otto e settanta: è possibile avere un due e cinquanta di livello?»

«Affermativo: può scendere anche adesso.»

A rispondere da Roma era Nino La Torre, il controllore che si occupava del settore radar a sud della capitale e che aveva preso in consegna il Dc-9 sopra le montagne di Guidonia. Sulla propria console, La Torre aveva due schermi, entrambi di forma circolare. Uno all'altezza degli occhi, settorizzato sulla sua area di competenza con un diametro di 64 miglia nautiche. L'altro, più in alto, aveva invece una scala doppia, con un diametro di 128 miglia. In quel momento, sullo schermo in basso, la traccia dell'Itavia appariva allineata al centro dell'aerovia, alla quota assegnata.

«Perfetto, allora normale navigazione per Palermo. Mantenga due cinque zero. Richiamerà sull'Alfa» disse La Torre riferendosi all'Ambra 13 Alfa, il punto a sud di Ponza in cui terminava la zona di copertura operativa del radar. Ciò non significava che oltre il punto Alfa il radar non riuscis-

se ad arrivare. Ma che era via via meno attendibile.

Alle 20:56 l'Itavia comunicò a Ciampino di essere sul punto Alfa:

«È sull'Alfa, la otto-settanta.»

«Affermativo, leggermente spostato sulla destra, diciamo quattro miglia. Comunque il servizio radar termina qui. Chiamate sulla 128,8 per ulteriori.»

«Grazie di tutto e buona sera.»

Sintonizzato sulla frequenza radio 128,8 a Ciampino c'era il controllore Umberto Corvari, responsabile della Sicilia nell'ambito dell'Isola Sud. Questo settore si distingueva dagli altri perché non era operativo bensì procedurale, copriva cioè un'area geografica fuori della portata dei radar e assisteva il traffico attraverso i contatti radiotelefonici con i piloti e con gli altri centri. Corvari aveva uno schermo montato in alto, sopra la sua console, e una lavagna in cui un assistente controllore affiggeva le strisce che sintetizzavano il piano di volo e gli stimati di ogni aereo. Sempre con la cuffia in testa e il microfono davanti alla bocca, manovrava una serie innumerevole di pulsanti ognuno dei quali, se premuto, lo inseriva su una determinata frequenza radio, oppure lo metteva in contatto telefonico con un centro radar.

Per Corvari, quello era un momento di relativa calma. A parte l'Itavia, aveva sotto controllo un Ati, anch'esso diretto a Palermo, un Air Malta proveniente da sud e un altro paio di aerei.

Alle 20:56 e 54 secondi gli giunse per radio la voce del copilota dell'Itavia, Enzo Fontana:

«Roma, buonasera è l'Itavia otto sette zero.»

«Buonasera Itavia otto sette zero, roger.»

«115 miglia per Papa Alfa... per Papa Romeo Sierra, scusate. Mantiene due cinque zero.»

«Ricevuto Itavia otto sette zero, e può darci uno stimato di Raisi?»

«Sì, Raisi lo stimiamo intorno agli uno tre.»

«Otto sette zero ricevuto. Autorizzato a Raisi Vor, nessun ritardo è previsto. Richiami per la discesa.»

«A Raisi nessun ritardo, chiameremo per la discesa, otto sette zero.»

Dopo poco meno di un'ora di volo, per l'Itavia 870 tutto procedeva regolarmente. Alla quota di crociera di 25.000

piedi il tempo era buono, il vento aveva una velocità di 100 nodi con direzione 260 gradi. Dopo aver sorvolato Ponza, il Dc-9 si era immesso sull'Upper Ambra 13, un'aerovia che formava un'immaginaria linea retta nord-sud fino a Palermo. A quel punto, a causa del vento, volava leggermente scostato dal centro dell'Ua-13. Le sue coordinate, 39 gradi 43 primi nord di latitudine, 12 gradi 55 primi est di longitudine, coincidevano al punto Condor, dove l'Ambra 13 incrociava la Delta Whiskey 12, l'aerovia militare che collegava la Calabria alla Sardegna.

Pur essendo fuori dell'area di copertura radar operativa, il velivolo dell'Itavia era ancora entro la portata tecnica dei due radar di Fiumicino, il Marconi e il Selenia, e nella sala di calcolo di Ciampino – attigua a quella operativa – i nastri magnetici continuavano a registrare le tracce del Dc-9. Il centro radar di Punta Raisi, a Palermo, era lontano oltre 100 miglia e, avendo una portata di sole 48 miglia, non poteva ancora vedere il Dc-9.

Alle 20:59 e 45 secondi, i radar di Fiumicino registrarono l'ultima battuta dal trasponditore dell'Itavia 870. Dopodiché sia il trasponditore che la radio cessarono improvvisamente di funzionare. Tutte le comunicazioni, all'interno e all'esterno, furono interrotte e non ci fu né allarme, né Sos.

Il sole era appena tramontato e il cielo era ancora chiaro, ma dentro il Dc-9 si fece bruscamente buio. La cabina dei passeggeri cominciò a perdere pressione, ma le maschere di ossigeno non si sganciarono. L'aria pressurizzata della cabina venne violentemente risucchiata fuori del velivolo portando con sé oggetti e persino alcuni passeggeri seduti nei sedili più vicini alle falle che si erano aperte nella fusoliera. Tutto avvenne in tempi rapidissimi. La rarefazione dell'aria e il freddo – a 25.000 piedi di quota la temperatura era di – 50 gradi – fecero perdere la conoscenza ai passeggeri nel giro di pochi secondi, mentre una terribile esplosione provocata dalla brusca decompressione squarciava l'aria.

Nel buio e nella nebbia della condensazione dell'aria i passeggeri furono proiettati da un lato all'altro della cabina. Per i pochi che non avevano ancora perso la conoscenza fu l'inferno. Per via dell'improvvisa mancanza di ossigeno soffocarono, mentre l'onda d'urto lacerava i polmoni e gli altri organi interni.

Alle 20:59 e 45 secondi a Marsala, sulla console del capo sorveglianza Giordano si accese la spia rossa di bassa qualità

della traccia AJ-421, quella del Dc-9. La qualità scese rapidamente da 7 a 2. Non riuscendo più a correlare la proiezione sintetica della traccia con la traccia stessa, il computer la cancellò. Il capitano Giordano premette il tasto «Sequence», per forzare il sistema a effettuare una zoomata sull'Itavia. Il computer eseguì il comando e riagganciò la traccia. Per pochi secondi la luce rossa si spense e la qualità tornò a 7. Ma era una forzatura del computer e la qualità ricominciò subito a scendere. Nove secondi dopo, Giordano posizionò il cursore video sulla traccia premendo il tasto di aggiornamento di posizione. Alle 21:00, la spia rossa si accese una seconda volta, quando la qualità toccò il minimo di 2. A quel punto il codice del trasponditore del Dc-9 scomparve definitivamente dallo schermo. Quarantatré secondi dopo, la spia di bassa qualità si accese anche per la traccia AJ-411, lo zombie che volava a sudest della Sicilia nei pressi della Zona Proibita 38. Giordano premette il tasto «Sequence», ma la traccia venne cancellata dal sistema Nadge quando si allontanò dalla zona coperta da Marsala. Un minuto dopo, la traccia LL-004, quella del velivolo che orbitava a largo della Corsica, scomparve dagli schermi di Poggio Ballone.

A Ciampino, non essendosi accorto di nulla, alle 21:04 e 28 secondi, il controllore del volo Corvari cercò di rimettersi in contatto radio con il Dc-9:

«Itavia otto sette zero, quando pronti autorizzati a scendere a uno uno zero, uno uno zero. Richiamate quando lasciate la due cinque zero e attraversate la uno cinque zero.»

Silenzio.

Abituato ad avere sempre una risposta immediata, Corvari pensò che il pilota stesse parlando con la torre di Palermo per farsi dare il bollettino meteorologico e che quindi non avesse sentito. Premette allora il pulsante che lo metteva in comunicazione con Punta Raisi.

«È con te l'Itavia otto sette zero?»

La risposta fu negativa. Corvari pensò allora a una caduta di frequenza. C'erano stati molti temporali. Si ricordò anche che il giorno prima c'erano stati problemi con il trasmettitore di Trapani. Cambiò frequenza, premendo diversi pulsanti.

«Itavia otto sette zero... Itavia otto sette zero... Itavia otto sette zero.»

Provò sei o sette frequenze diverse, inclusa quella d'emergenza. Ma dall'Itavia non venne risposta. Alle 21:07, pensò di

contattare un altro aereo in volo nella zona perché gli facesse da ponte. Non era un momento di grande traffico. Sull'Ambra 13, Corvari trovò solo l'Air Malta Km-758, che in quel momento stava salendo verso nord.

«Kappa emme-sette cinque otto qui Roma. Per favore cercate di contattare Itavia-otto sette zero. Cercate di chiamare Itavia-otto sette zero per favore.»

«Passo. "Itavia-otto sette zero, Itavia-otto sette zero, qui è l'Air Malta Charter sette cinque otto, ci sentite?"... Roma, qui Kappa emme-sette cinque otto, contatto negativo con Itavia otto sette zero.»

«Ok, Kappa emme-sette cinque otto, qui Roma, passo e chiudo.»

«Itavia otto sette zero. Itavia otto sette zero, qui è Roma Controllo. Ci sentite?»

Corvari fece un ultimo tentativo di contattare direttamente il Dc-9, poi chiese aiuto a un altro aereo Air Malta. Si trattava di un volo estivo che ogni venerdì lasciava Londra-Heathrow alle 16:10 per atterrare a Malta alle 20:15. Quel giorno era partito in ritardo e, nonostante fossero già passate le 21:00, si trovava 83 miglia a nord dell'Itavia, sempre sulla Ambra 13. Sarebbe arrivato sul punto Condor appena 10 minuti dopo il Dc-9.

«Kappa emme-uno cinque tre, qui Roma.»

«Qui Kappa emme-uno cinque tre, vi ascoltiamo.»

«Ok, per favore cercate di chiamare Itavia-otto sette zero, cercate di chiamare Itavia-otto sette zero.»

«Alitalia otto sette zero?»

«Itavia, Itavia. Itavia otto sette zero.»

«Itavia-otto sette zero. Itavia-otto sette zero, qui è Kappa emme-uno cinque tre. Ci sentite? Passo» chiese l'Air Malta, senza però avere risposta. «Roma, qui Kappa emme-uno cinque tre, contatto negativo.»

«Kappa emme-uno cinque tre, qui Roma. Ok. Passo e chiudo.»

A quel punto Corvari aveva dato l'allarme, e su tutti i telefoni si stava cercando di sapere se qualcuno aveva notizie, oppure vedeva l'aereo sugli schermi radar. Un'ipotesi che venne fatta fu quella del dirottamento. L'Itavia era in rotta verso sud, e quindi avrebbe avuto autonomia di volo per arrivare fino alla Libia. Corvari pensò anche alla possibilità di

una collisione in volo o di una qualche attività militare sfuggita alla capacità di controllo del pilota, in altre parole a un missile finito fuori rotta. All'epoca il Mediterraneo pullulava di aerei sconosciuti che apparivano e scomparivano. Poco tempo prima, sempre Corvari aveva ricevuto una telefonata del pilota di un Ati, allarmato dal fatto di essersi trovato improvvisamente tre aerei militari in coda.

Alle 21:11, il controllore chiamò Marsala per chiedere se il Dc-9 era visibile da qualche parte sui loro schermi. Non poteva essere scomparso! Nonostante la traccia del Dc-9 fosse stata inspiegabilmente cancellata dal computer di Marsala pochi minuti prima, l'operatore gli rispose di non saper niente. Corvari chiamò allora Palermo, poi Catania e Siracusa. Persino Tunisi e Malta. Alle 21:19, i controllori di Marsala decisero di notificare la scomparsa del Dc-9 a Martina Franca, il centro responsabile delle attività delle cinque basi radar del Sud Italia.

Il tenente colonnello Guglielmo Lippolis comandava il Rcc (Rescue Coordination Center) di Martina Franca, il centro responsabile delle operazioni di soccorso nel Sud Italia, e due Rsc (Rescue Sub-Center), uno a Roma-Ciampino e l'altro a Cagliari-Elmas. Al suo comando aveva anche velivoli dei vari gruppi di soccorso Sar (Search and Rescue) dell'Aeronautica e della Marina. Non appena ricevuta la notizia, Lippolis ordinò al suo assistente, il tenente Smelzo, di allertare il 15° stormo del Rsc di Ciampino.

Martina Franca: «Tenente Smelzo da Martina, con chi parlo?».

Roma: «Capitano Trinca».

Martina Franca: «Capitano Trinca, senti, tenetevi subito in preallarme... tenete l'Hh 3F [*un elicottero di soccorso*] in preallarme».

Roma: «Sì, mi pare che sia suonato l'allarme adesso [*rivolto all'interno:* Cos'è allarme o preallarme?... ah, già Roma si sta dando da fare... è l'allarme]. Qui mi dicono che c'è già l'allarme».

Martina Franca: «Senti è un Dc-9».

Roma: «Un Dc-9?».

Martina Franca: «Da Roma [*sic*] a Palermo».

Roma: «Un Dc-9 da Roma a Palermo, aspetta un attimo...».

Martina Franca: «Bologna-Palermo».

In uno dei centri radar, presumibilmente il Centro della difesa aerea «Caccia» di Licola, qualcuno notò la presenza di un traffico aereo sconosciuto. Vicino a quelle del Dc-9 sembravano esserci altre tracce, inspiegabili. L'informazione venne immediatamente passata da un centro all'altro. Alle 22:08, il capitano Patroni Griffi di Martina Franca ne parlò con il maresciallo Di Micco del centro radar di Licola:

Martina Franca: «Eh, senta un po', oltre quella traccia non avete avuto qualche altra traccia?».

Licola: «Eh, abbiamo avuto qualche altra traccia, ma non corrisponderebbe poi ai dati che ha... ci ha fornito anche Roma Controllo...».

Martina Franca: «Ma...».

Licola: «Perché noi con Roma Controllo, con questi dati, grosso modo ci troviamo, qualche minuto di sfalsamento, ma ci troviamo».

Martina Franca: «Ho capito, ma su per giù anche qualche minuto prima, qualche minuto dopo, diciamo, tracce ferme, perché...».

Licola: «No, un minuto prima, un minuto dopo no. Poco prima. Forse, abbastanza, non ci troveremmo con gli orari».

Martina Franca: «Non ci siamo con gli orari».

Licola: «E per... noi vi mandiamo le battute di questa traccia».

Martina Franca: «Va bene. Ok, grazie».

Tre minuti dopo, Di Mico richiamò Patroni Griffi.

Licola: «Eh, in quel... grosso modo a distanza di poco tempo...».

Martina Franca: «Sì».

Licola: «In quella zona c'erano due traffici».

Martina Franca: «Sì».

Licola: «Noi vi manderemo per telex le battute di tutti e due i traffici».

Martina Franca: «Benissimo».

A sorprendere un po' tutti era il fatto che l'Itavia fosse scomparso senza lanciare l'allarme o chiedere aiuto. Alle 22:15 Martina Franca chiamò anche la torre di controllo di Bologna.

Martina Franca: «Ma è un po' strano, insomma quando non si è sentito più con Roma e basta, non...».

Bologna: «Eh, sì; se ci fosse stato qualche cosa, avrebbe

avuto tutto il tempo di avvisare Roma, perché da 2 e 50 di livello hai voglia prima di...».

Martina Franca: «E allora prima, per arrivare a, al livello zero, è chiaro...».

Bologna: «E quindi... e non... mi sembra un po' strano che non abbia potu... non hanno avuto neanche il tempo di dire: Roma, è successo qualcosa».

Martina Franca: «Esatto, non c'è stato niente di questo, diciamo, di notizie allarmanti non ce ne sono state».

A Ciampino, nella sala operativa la situazione era tesa. Nessuno riusciva a capire che cosa fosse successo. Ma ben più caotica era la stanza accanto, quella del caposala. Lì i telefoni squillavano in continuazione, e le notizie provenienti dai vari centri radar si accumulavano confusamente. Qualcuno aveva visto tracce inspiegabili che sembravano aver origine e morire nel mare.

Nella sala radio del Sar quel giorno operava il maresciallo Roberto Bruschina. A un certo punto si spalancò la porta e Bruschina vide entrare il capocontrollore, il capitano Antonio Massari. Era trafelato e, sventolando un pezzo di carta, disse a Bruschina di avvertire immediatamente Martina Franca della presenza nella zona dell'incidente di «un cospicuo traffico di aerei militari americani». Massari pensava che nelle acque del mar Tirreno ci fosse una qualche portaerei americana impegnata in esercitazioni notturne. Non sarebbe stato un fatto insolito. Quella zona brulicava di aerei militari a tutte le ore del giorno, e nel 99,9 per cento dei casi erano aerei della Us Navy. L'ufficiale del controllo temeva che gli aerei americani potessero interferire o addirittura mettere in pericolo eventuali attività di soccorso.

Alle 22:22, Bruschina contattò Martina Franca.

Ciampino: «Eh, so' Bruschina... qui è venuto un ufficiale del...».

Martina: «Itavia?».

Ciampino: «Dell'Acc, del controllo».

Martina Franca: «Ah sì?».

Ciampino: «E ha detto che, se volete, lui può metterci in contatto tramite l'ambasciata americana».

Martina Franca: «Sì».

Ciampino: «Eh, se... siccome c'era traffico americano in zona molto intenso...».

Martina Franca: «Sì».

Ciampino: «E come nella zona dove stava il Dc-9?».
Ciampino: «Sì».
Martina Franca: «Ho capito, un attimo che adesso... ma... qualche portaerei?».
Ciampino: «Questo non... non me l'ha detto».

Alle 22:25 fu il tenente Smelzo a parlare di traffico militare americano con il maresciallo Berardi dello Stato Maggiore di Roma.
Martina Franca: «L'ufficiale dell'Acc di Roma... mi ha detto che in zona c'era traffico militare americano, ora io vorrei sapere se c'è qualche portaerei, cioè perché se così è... noi mandiamo, chiediamo l'intervento degli americani».
Roma: «Ho capito, se c'è la portaerei in zona deve saperlo Martina Franca perché ci ha i radar nella zona».
Martina Franca: «Martina Franca non lo sa se c'è la portaerei in zona...».
Roma: «Però deve sapere se c'è la portaerei in zona».
Martina Franca: «Qui non lo sanno [*verso l'interno*: Eh, sai se c'è la portaerei in quella zona?]. No, non sa niente».
Roma: «E nemmeno noi».
Martina Franca: «Voi non lo sapete?».
Roma: «Come facciamo a sapere se c'è una portaerei lì?».
Martina Franca: «Vabbe', che ne so, voi siete lo Stato Maggiore, centro operativo».

Il fatto insolito era che a Ciampino nessuno sembrava saper niente di esercitazioni. Anche perché non c'era nessun Notam – l'avviso ai naviganti emesso prima di un qualsiasi addestramento – che preannunciasse attività militari nel Tirreno. E poiché tutti i controllori di Ciampino erano entrati in servizio con il turno delle 20:00, nessuno avrebbe potuto fare riferimento a un qualcosa successo tempo prima.
Rompendo gli indugi, il capitano Massari decise di rivolgersi direttamente agli americani.
«Allora io chiamo l'ambasciata, chiedo dell'attaché, eh, senti, guarda una delle cose più probabile è la collisione in volo con uno dei loro aerei secondo me, quindi...» disse a un collega.
Ambasciata: «American Embassy, good evening».
Roma: «Good evening. C'è qualcuno al numero interno 550? [*rivolto all'interno*: Non c'è un cazzo di nessuno... senti, la... scusami tanto l'esercitazione interessava aeroplani americani? Molti? Ce l'avevamo noi l'esercitazione?]».

La conversazione venne interrotta dal centralinista dell'ambasciata che riprese la linea.

Ambasciata: «American Embassy».

Roma: «Good evening, io ho appena telefonato e lei mi ha passato il numero interno 550; ma poi non c'è stata risposta, evidentemente non c'è nessuno là all'addetto. Qui parla il controllo del traffico aereo di Roma. Abbiamo avuto un problema con un aereo e noi, noi dovremo parlare con qualcuno. Ha un altro numero a cui telefonare?».

Ambasciata: «Un minuto solo. Devo chiamare qualcuno a casa».

Roma: «Uhm, vede, se l'aereo è caduto, ci sarebbero ottantuno persone morte... quindi penso sia abbastanza importante da chiamare qualcuno».

Ambasciata: «Bene, un minuto solo. Un momento».

In attesa di una risposta, il capocontrollore si rivolse nuovamente all'interno. C'era un'esercitazione in giro? Americana? Qualcuno aveva contattato la base aerea siciliana di Sigonella?

«No, nessun contatto. Ci pensa, ci dovrebbe pensare almeno Martina Franca» rispose un collega.

Il centralinista dell'ambasciata Usa tornò nuovamente in linea:

Ambasciata: «Hello».

Roma: «Pronto? Hello?».

Ambasciata: «Un momento per favore, che aeroporto è?».

Roma: «Vede, chiamiamo dal controllo di Roma, qui aeroporto di Ciampino».

Ambasciata: «Ok, un momento».

Seguì un'altra lunga pausa, durante la quale Massari suggerì di chiamare Sigonella per farsi dare un numero per comunicare con gli americani. Poco dopo, non sentendo ancora niente dall'ambasciata, l'ufficiale riagganciò.

III

Ci dissero che l'aereo era sparito, scomparso dai radar. A quel punto fu chiaro a tutti che era successo qualcosa di grave.

Giannina Giau

Alle 22:50 partirono i primi soccorsi via mare. Dal porto di Ustica uscì la motovedetta della Guardia di finanza *Sguazzini*. L'isola di Ustica era il lembo di terra più vicino al luogo dell'incidente e fu perciò scelta come centro operativo di soccorso. Tra l'altro, quella sera era in visita il ministro della Marina mercantile, e con lui alti ufficiali dei carabinieri e della finanza.

La notizia cominciò a spargersi negli alberghi e nei locali notturni dell'isola. Nel villaggio turistico di Punta Spalmatore, quattrocento persone stavano seguendo uno spettacolo di cabaret, quando qualcuno interruppe lo sketch e la musica per invitare i militari addetti agli elicotteri a raggiungere subito la reception del villaggio per «comunicazioni urgenti». Non si volevano allarmare i clienti, ma in sala si creò subito una certa agitazione. Che ben presto si diffuse in tutta Ustica quando arrivò la notizia della scomparsa del Dc-9 dell'Itavia. Riccardo Molteni, un giovane della squadra italiana di caccia subacquea, aveva su quell'aereo il padre Annino, che doveva raggiungerlo per assistere alla consegna del Trofeo mondo sommerso. L'ingegnere palermitano Roberto Parisi aveva moglie e figlia, di ritorno da un viaggio a Bologna. Entrambi corsero nell'albergo dove era stato stabilito il centro operativo che teneva i contatti via radio con le navi impegnate nella ricerca.

Giannina era arrivata a Punta Raisi poco prima delle 19 con Silvia e un'amica. Avendo saputo che il volo dell'Itavia aveva un'ora e mezzo di ritardo, anziché attendere all'aeroporto erano andate a fare un giro nei dintorni, da cui erano tornate verso le 20:30. Ma il volo di Alberto continuava a riportare sempre lo stesso ritardo. A un certo punto atterrò un aereo non annunciato, e lei andò agli arrivi pensando che fosse quello dell'Itavia.

«Da dove venite?» chiese a un passeggero.
«Da Napoli» fu la risposta.
La luna piena ormai illuminava il cielo, ma Giannina non era preoccupata. Alberto aveva sempre viaggiato molto, era abituata ai suoi ritardi. Fu la figlia a impensierirsi. «Mamma, non sei in ansia per papà?» chiese. Giannina si ricordò allora di non esser riuscita a dormire bene la notte precedente, agitata da strani incubi. Ma era un pensiero irrazionale che scacciò subito.
Solo alle 23:00, quando sul cartellone l'arrivo dell'Itavia 870 fu rimandato a «tempo indeterminato», Giannina capì che qualcosa non andava. Vedendo Silvia addormentata su una sedia, chiese all'amica di portarla in macchina, fuori dal trambusto. Tra parenti e amici dei passeggeri dell'Itavia 870 cominciava infatti a diffondersi il panico.
«Dov'è finito? Un aereo non è mica una bicicletta, non si può smarrire» urlava un uomo. Intanto cominciavano ad arrivare parenti dei passeggeri anche da Palermo. Prima una trentina, poi cinquanta, poi cento. In preda alla disperazione, fermavano chiunque avesse indosso un'uniforme.
Dando sfogo alla propria ansia, molti dei parenti parlavano da soli a voce alta. «Aspetto mia figlia Rita» disse un vecchio in lacrime. «Ha vinto un concorso nelle ferrovie, deve prendere servizio il 5 luglio a Padova... non può esserle successo nulla... Sono io che l'ho chiamata e le ho detto: vieni, ti riposi una settimana e poi torni su.»
Due giovani fidanzati stavano appartati in un angolo, singhiozzando. Sull'aereo c'era il fratello di lei, un agente di polizia palermitano che lavorava a Bologna. «Domani mi devo sposare. Antonio è il testimone» spiegava la ragazza.
Poco più in là un donna in attesa del figlio, della nuora e del nipotino chiedeva di partecipare ai soccorsi: «C'è una nave? Voglio imbarcarmi anch'io.»
I funzionari dell'Itavia e dell'aeroporto che per ore avevano provato a spiegare il ritardo parlando di problemi tecnici, col passare del tempo non sapevano più che cosa dire. Giannina andò a chiedere informazioni nell'ufficio del responsabile dell'aeroporto. «È sparito dal radar» si sentì rispondere. «Forse è stato dirottato.» Ma era una scusa per guadagnare tempo. Il comandante Gatti era un pilota esperto, se ci fosse stato un dirottamento avrebbe senza dubbio lanciato l'Sos con il codice d'emergenza.
Un signore avanzò l'ipotesi di un cedimento strutturale.

«Anche con un solo motore un aereo è in grado di volare o di atterrare» lo contraddisse un funzionario di Punta Raisi. «E non è pensabile che si siano bloccati contemporaneamente entrambi i motori.»

«Potrebbe esserci stato uno scoppio in uno dei reattori» aggiunse qualcuno.

«Ma anche in quel caso i piloti avrebbero avuto i mezzi per fronteggiare l'emergenza» obiettò un altro.

«Che gli si siano spezzate le ali?» ipotizzò un altro ancora.

Era possibile, ma ancora non si spiegava come mai nessuno avesse sentito nulla. Per precipitare da sette chilometri di quota, ci avrebbe messo almeno un minuto, probabilmente due, o anche tre. Perché Gatti non aveva lanciato un Sos? Avrebbe almeno potuto urlare qualcosa via radio.

Giannina decise di chiamare Bologna. C'era ancora la speranza che Alberto non fosse riuscito a trovare posto sull'aereo. Entrò in una cabina pubblica e compose il numero di casa di Daria. Ma dopo tre squilli attaccò. Era chiaro che Daria non era in casa e non voleva svegliare il suocero.

Poco dopo un agente dell'Itavia si presentò con l'elenco dei passeggeri dell'870. «Andres Cinzia, Andres Luigi» cominciò a leggere con voce atona. «Baiamonte Francesco, Bonanti Paolo...» Giannina trattenne il respiro in attesa del nome successivo. «Bonfietti Alberto» fu il quinto nome. Anche quella speranza – che non ce l'avesse fatta a trovare posto – era svanita.

Per tutta la sera, nei centri radar e in quelli del controllo aereo si continuò a parlare di una presenza americana nella zona dell'incidente. Ma senza che nessuno riuscisse ad averne conferma. Martina Franca chiese chiarimenti a West Star, il centro operativo Nato di Verona. West Star rispose che nel Mediterraneo c'era una sola portaerei americana, la *Uss Saratoga*, la quale risultava però in rada a Napoli. La risposta non soddisfece i controllori italiani.

Poco dopo fu Martina Franca ad esser contattata da un altro centro.

Centro: «Non sapete mica la... la *Saratoga* dov'è?».

Martina Franca: «Ecco, ci siamo informati anche di questo particolare... eh... da, come si chiama? Dal West Star ci hanno escluso nel modo più assoluto che si trovasse in quella zona, mentre il personale della Riv [*Regione informazione volo*] di Roma aveva sentito traffico americano in quella zona».

Centro: «E vabbe', fate accertare se non ci fosse stato qualche pagliaccione che si è scontrato, eh?».

Martina Franca: «Eh sì, queste comunque so' cose abbastanza delicate, noi facciamo quello che è possibile, non penso che me lo vengano a dire a me, al limite...».

Centro: «Ma West Star può fare una...».

Martina Franca: «Sì, questo sì, posso sollecitare West Star...».

Centro: «Riparlate con West Star e dite di questo, di questa incongruenza fra la Riv e la risposta di prima».

Sulla stessa questione, il tenente Smelzo chiamò Antonio Trombetta, capocontrollore a Ciampino che, pur non essendo quel giorno di turno, era stato richiamato d'urgenza subito dopo l'incidente.

Martina Franca: «West Star mi ha negato l'esistenza di portaerei in zona».

Ciampino: «Quindi non esiste traffico militare in quella zona?».

Martina Franca: «Così sembra».

Ciampino: «Oh, qui è sparito un aereo! È sparito un aereo perché quello non ha detto A, B, C e nemmeno ha messo la radiolina di emergenza. Due so' le cose: o è esploso in volo o qualcuno se lo sta a porta' a spasso per il mondo».

Martina Franca: «Dirottamento?».

Ciampino: «È un'ipotesi eh?».

Martina Franca: «Ho capito, ma è possibile che l'abbiano dirottato questo senza dire né A, né I, né O?».

Ciampino: «Ma che ne so. Senti Marsala, potresti interessare Marsala per vedere se loro hanno visto del traffico strano eccetera nel... col loro radar?».

Verso le 23, un rappresentante dell'Itavia venne mandato al numero 26 di via San Nilo, a Grottaferrata. Liliana Gatti e i figli, come sempre, erano andati a letto presto. Dormivano da quasi due ore quando vennero svegliati dal campanello. Fuori della porta c'era un collega del marito che la signora Liliana non aveva mai visto. Gli amici, quelli che lo conoscevano bene, non avevano avuto il coraggio di andare. Seppe così che l'aereo del marito era scomparso.

A Bologna, anche Daria era a letto quando squillò il telefono. Assonnata, pensò che si trattasse del fidanzato: quella sera avevano litigato e credeva che chiamasse per riappacifi-

carsi. Invece era un'amica che chiamava da Venezia. Piangeva. Non riusciva a parlare.

«Hai visto il telegiornale?» chiese tra un singhiozzo e l'altro.

«Cosa?»

«Alberto, Alberto ha preso l'aereo?»

«Sì, perché?»

«La Tv lo dà per disperso. L'aereo... Va' a vedere all'aeroporto.»

«Che dici? Che vuol dire disperso?»

«Sì, disperso... non sanno... è disperso... va' all'aeroporto.»

Daria si vestì di corsa. Poi si ricordò di avere la benzina in riserva e, sapendo che a quell'ora avrebbe avuto difficoltà a trovare un benzinaio aperto, telefonò agli amici con cui era uscita a cena chiedendo di accompagnarla a Borgo Panigale.

Mentre, seppur confusamente, procedevano le operazioni di soccorso, a Martina Franca il tenente Smelzo era ancora incuriosito dalla presenza di tracce inspiegate nelle vicinanze del Dc-9. A mezzanotte e sei minuti ne parlò nuovamente con Trombetta.

Ciampino: «Guarda, senti, ho l'impressione eh, e chiedi conferma a Licola che la traccia che ha avvistato potrebbe essere l'Air Malta che seguiva di 10 minuti il Dc-9».

Martina Franca: «Un attimo [*rivolto all'interno*: La traccia che avete... che Licola ha controllato, non era quella dell'Air Malta che seguiva di 10 minuti il Dc-9?]. Non lo sa, non lo può dire di chi è...».

Ciampino: «Non sa nemmeno a che quota l'ha visto?».

Martina Franca: «[*verso l'interno*: A che quota?] Un attimo, 260».

Ciampino: «A livello 260?».

Martina Franca: «Sì».

Ciampino: «E allora è l'Air Malta. Allora è quello, 260? Oh, è sicuro 260?».

Martina Franca: «[*verso l'interno*: È sicuro 260?]. Sì, sì».

Ciampino: «Perché se è quello il livello è probabile... l'Air Malta viaggiava a 360».

Poco dopo, fu il tenente colonnello Lippolis, sempre da Martina Franca, a parlare di due tracce. I dati sul Dc-9 inviatigli da Roma controllo registravano due tracce anziché una sola.

Martina Franca: «Noi c'abbiamo due aeroplani lì, uno a 240 e uno a 260 e mò perciò voglio parlare col controllore di Roma radar per sapere quale delle due tracce è attendibile, la traccia attendibile di quel tipo di aeroplano che ha... che è stato battuto è il punto Condor».

Centro: «Sì».

Martina Franca: «E allora quell'altro può essere che non è un aeroplano».

Daria arrivò all'aeroporto di Borgo Panigale verso l'una del mattino. Nessuno sapeva niente, non erano state emesse comunicazioni ufficiali e non si sapeva a chi chiederle. A quell'ora di notte, non c'era traffico aereo e l'aeroporto era semideserto. A parte il personale di terra, vide solo qualche parente dei passeggeri dell'Itavia. Una decina di persone in tutto. C'era chi aveva ormai perso ogni speranza e chi si intestardiva nell'ottimismo. «Non preoccupatevi» disse un ragazzo. «Se sono finiti in acqua li salveranno. Sono già partiti i soccorsi.» Ma Daria non ne fu affatto rincuorata. L' idea di Alberto in acqua, nel mezzo del Tirreno in piena notte, la terrorizzava. Poi le venne un altro timore: «Sta' a vedere che adesso qualcuno telefona a casa, sveglia papà e gli dà la notizia». Chiese allora di essere riaccompagnata a casa per staccare il telefono.

Senza accendere la luce dell'ingresso, dove c'era il telefono, staccò la cornetta e poi tornò all'aeroporto. Verso le 2:30 riuscì a mettersi in contatto con Punta Raisi. Parlò con Giannina che le confermò l'invio dei mezzi di soccorso, e le disse che sarebbe andata a casa di amici a Palermo. «Conoscono dei giornalisti, sapremo le novità a casa» disse Giannina. Daria rimase a Borgo Panigale in attesa di notizie. Un paio di ore dopo arrivò la prima comunicazione ufficiale: «L'Itavia 870 è disperso». Tutto qui, nessun dettaglio, nessuna notizia su cosa era successo né tantomeno sulle operazioni di soccorso.

Col passare delle ore le speranze dei soccorritori erano al lumicino. A navi, elicotteri e aerei erano state date le coordinate delle ultime battute del Dc-9 sul radar, ma non avevano trovato nulla. Alle quattro del mattino, i primi mezzi aerei cominciarono a tornare alle basi. C'era stanchezza e frustrazione. Alle 4:15 del 28 giugno il tenente colonnello Lippolis chiamò Antonio Trombetta a Roma.

Martina Franca: «Allora che succede?».

Ciampino: «Niente, il Golf-Foxtrot rientra».

Martina Franca: «Allora Golf-Foxtrot rientra [*verso l'interno*: Per stanchezza del capoequipaggio, quante ore ha fatto? Due ore e mezzo, tre ore e rientra per stanchezza? E che cazzo dici?]. E quante ore ha fatto questo? Eh?».

Ciampino: «Questo, questo è decollato all'una e trenta».

Martina Franca: «E rientra per stanchezza del capoequipaggio? Questi sono i giovanotti dell'Accademia, sono i nuovi... le nuove leve su cui dovrà affidarsi l'Aeronautica».

Ciampino: «Ti dico, due ore, nemmeno due ore e mezzo di volo si è fatto».

Martina Franca: «Noi eravamo imbecilli, perché io ho fatto un... con il signore che sta davanti a me, undici ore e venticinque di volo in una giornata. Undici ore e venticinque, ma veramente in mezzo al cattivo tempo, da morire di paura».

Alle 7:12 un elicottero dei soccorsi avvistò una macchia scura oleosa con del materiale che veniva a galla. Si trovava in posizione 39 gradi e 49 primi nord, 12 gradi e 55 primi est, praticamente le stesse coordinate dell'ultima battuta del radar di Fiumicino. L'elicottero era al limite di autonomia del carburante e fu quindi costretto a rientrare, ma prima di allontanarsi lanciò un candelotto fumogeno bianco a lunga durata per segnalare la posizione. Il tenente colonnello Lippolis dirottò immediatamente su quel punto tutti i mezzi di soccorso. Primi tra tutti un elicottero della Marina e un Breguet Atlantic, un aereo antisommergibile comandato dal tenente di vascello Sergio Bonifacio.

Lippolis non riusciva ancora a credere che l'Itavia fosse precipitato senza poter lanciare un Sos. Alle 8:17 tornò sull'argomento in una telefonata col comandante di un altro centro radar.

Centro: «Ma è possibile che... e non c'è altra, sicuramente non c'è stata altra attività in zona, eh? Cioè non c'è nessun disperso di altra, di altro tipo, no?».

Martina Franca: «No, no, no, no».

Centro: «Perché cascare così, o ci si incrocia».

Martina Franca: «No questo o è esploso...».

Centro: «Eh sì, va bene, ma esplodere vuol dire proprio scoppiare eh?».

Martina Franca: «Eh, perché e vabbe' ma non è... prima

ho parlato, perché si è... si erano ventilate anche altre cose strane che poi uno a uno sono state dovute... ci sono state delle battute radar strane, però riguardavano un altro velivolo, tutte cose che so' state eliminate. Ora il problema è questo: questo ha dato un riporto chiaro per radio ad una certa ora, dopodiché è stato battuto dalla nostra Difesa e questo è accertato. Ha avuto tre battute radar confermate dalla nostra Difesa aerea, e infatti è proprio vicino all'ultima di queste battute che, un po' più avanti, c'è 'sta macchia oleosa».

Centro: «No, no, perché io ho detto. Io escluderei tutto tranne le puttanate, cioè o è esploso per qualcosa che...».

Martina Franca: «Non c'è altra possibilità».

Alle 9 del mattino del 28, l'elicottero e il Breguet Atlantic informarono Martina Franca di aver individuato la macchia oleosa e di aver visto anche cadaveri e frammenti del velivolo. Nel rapporto di volo il tenente di vascello Bonifacio annotò: «Iniziano ad affiorare oggetti attribuibili al velivolo quali: cuscini di sedile, salvagente, valigie. Alle 9:45 si avvista un cadavere in prossimità della chiazza di cherosene. Successivamente continuano ad affiorare altri cadaveri». Alle 10 venne localizzato il troncone di coda dell'aereo dalla nave mercantile *Carducci*. Alle 11 l'incrociatore *Andrea Doria* rinvenne un gruppo di cadaveri. Furono tratte dal mare le prime otto salme. Poi altre quattro.

Verso mezzogiorno la notizia del ritrovamento dei primi corpi giunse a Palermo. Giannina venne a sapere che si stavano preparando le operazioni di riconoscimento delle vittime. Avvertì subito sua cognata, ma Daria decise di non andare. Non reggeva all'idea di trovarsi tra le urla dei parenti delle vittime. E ancor meno ci teneva a vedere i resti martoriati del fratello. Come suo padre Armando, preferì rimanere a Bologna, chiusa nel suo dolore. Atroce e muto.

Giannina invece voleva trovare Alberto, rivederlo un'ultima volta. Quel pomeriggio si fece accompagnare all'obitorio di Palermo. Rimase ad aspettare per ore. Verso le 16 arrivarono a Palermo gli elicotteri con le prime salme. Atterrarono in una pista laterale di Punta Raisi, dove i corpi vennero trasferiti in alcune ambulanze e portati all'obitorio.

Giannina e gli altri parenti delle vittime furono fatti en-

trare in una grande sala sterile dall'odore acre e penetrante. Il riconoscimento fu un'esperienza orrenda. I corpi sembravano esser stati dilaniati da un branco di animali feroci. Cadaveri senza braccia, senza gambe, senza testa. Giannina li dovette guardare tutti. Uno per uno. Ma Alberto non c'era.

IV

Volava senza far alcun rumore. Come se il pilota avesse spento i motori prima di sorvolare la città.

Enrico Brogneri

Erano le 8 del mattino di sabato 28 giugno quando a Catanzaro Lido, seguendo quello che era da anni un rito quotidiano, l'avvocato Enrico Brogneri si recò dal giornalaio a comprare la «Gazzetta del Sud». Quella mattina cercava in particolare un articolo su un fatto a cui aveva assistito la sera prima, la stessa sera in cui era caduto il Dc-9 dell'Itavia. Era successo verso le 21:30 su via Jan Palach, una strada in discesa che costeggia il Centro rieducazione dei minorenni e finisce proprio davanti ai cancelli della curva ovest dello Stadio comunale di Catanzaro. Brogneri stava andando a prendere sua moglie dai suoceri per riaccompagnarla a casa. Scendendo in direzione dello stadio a bordo della sua Renault 5, aveva alla sua sinistra il muro di cinta del carcere. Data la ripidezza della discesa, aveva tolto il piede dall'acceleratore. Si trovava circa a metà strada, proprio davanti al cancello di metallo del carcere, quando, quasi per caso, aveva visto la sagoma di un aereo che gli passava sopra la testa. Chissà per quale riflesso istintivo si era spostato in avanti, verso il cruscotto. Altrimenti, forse, non lo avrebbe neppure notato.

L'aereo, piuttosto piccolo di dimensioni, proveniva dalla destra e planava silenzioso. Brogneri non aveva sentito il tipico rumore dei motori di un caccia. Non aveva notato alcun serbatoio ausiliario né armamento sotto la pancia – la superficie inferiore dell'aereo gli parve piatta, priva di qualsiasi carico. Ma non aveva avuto dubbi che fosse un caccia, nonostante la rapidità del passaggio – non più di qualche secondo prima che scomparisse dietro le mura di cinta del carcere – anche perché le ali erano a delta e formavano un triangolo equilatero quasi perfetto.

Il sole era già tramontato, ma non era ancora buio del tutto e i fari del carcere contribuivano a illuminare quella

parte del cielo. Il colore del velivolo gli era sembrato grigio-celeste chiaro. Da buon cacciatore aveva notato che si muoveva da ovest verso est, come se provenisse dal mar Tirreno e si dirigesse verso il mar Ionio, che distava in linea d'aria poco più di 10 chilometri.

Il fatto strano era che volava a luci spente e a bassa quota. Era pericolosamente basso, a 50, massimo 60 metri da terra. «A quello gli si sono spenti i motori e sta precipitando» aveva pensato. «Oppure è un pazzo.» A Brogneri era venuto l'impulso di seguirlo, deviare verso il cimitero dove, ironia della sorte, il caccia sembrava destinato a precipitare. Poi però si era ricordato che sua moglie lo stava aspettando e aveva rinunciato, pensando di leggere la notizia sui giornali dell'indomani.

Nella «Gazzetta del Sud» del 28 giugno trovò invece un titolo a nove colonne sulla caduta del Dc-9 dell'Itavia. «L'aereo Bologna-Palermo con 81 a bordo è scomparso in mare al largo di Ponza» titolava il quotidiano in prima pagina. Passò allora a cercare nella cronaca locale: «Da qualche parte ci sarà pure la notizia». Invece no. Sul suo caccia non c'era niente. A Brogneri non venne in mente la possibilità che i due eventi fossero in qualche modo collegati. Anche perché l'Itavia era precipitato nel mezzo del mar Tirreno, a 300 chilometri di distanza da Catanzaro. «Non c'è scritto nulla sull'aereo che ho visto io» disse la sera alla moglie. «C'è un articolo su un altro aereo caduto, ma è un Dc-9. Quello che ho visto io, era militare.»

Quel giorno, tutti i quotidiani dedicarono la prima pagina a quella che si cominciò da allora a chiamare «la tragedia di Ustica». I giornali parlarono soprattutto di un possibile cedimento strutturale, ma fu avanzata anche l'ipotesi della collisione in volo. «Non sarebbe la prima volta che avviene uno scontro nei cieli italiani,» scrisse il «Corriere della Sera» «nel 1958 un caccia italiano urtò su Anzio un Viscount inglese. Ci furono decine di morti.» A sostegno di questa ipotesi, i giornali fecero notare che nel punto Condor, dove si trovava l'Itavia 870 al momento dell'incidente, l'aerovia Ambra 13 si intersecava con il corridoio militare «Delta Whiskey 12». Il fatto che il DW-12 fosse a quota più bassa significava poco. Era cosa notoria che gli aerei militari non rispettavano i loro limiti.

La polizia iniziò la sua indagine facendo accertamenti su ciò che era stato recuperato del carico stivato nei due baga-

gliai del Dc-9, a prua e a poppa. In quei 300 chili di bagagli poteva esser stata nascosta una bomba. E l'atmosfera politica del paese all'inizio dell'estate del 1980 rendeva l'ipotesi di un attentato piuttosto credibile. Solo quattro giorni prima, il giudice Mario Amato era stato ucciso a Roma. Due giovani in sella a una motocicletta col volto nascosto da un passamontagna si erano avvicinati al magistrato e uno dei due gli aveva sparato alla schiena. I Nuclei armati rivoluzionari (Nar), un'organizzazione neofascista su cui Amato investigava da un anno, avevano rivendicato l'attentato.

Una possibile conferma dell'ipotesi-bomba arrivò lo stesso 28 giugno. Alle 14:10, il centralinista della redazione romana del «Corriere della Sera» ricevette una telefonata anonima da qualcuno che si dichiarò appartenente ai Nar. Lo scopo della telefonata era di informare il giornale che sull'Itavia 870 volava sotto falso nome Marco Affatigato, membro dell'organizzazione neofascista: Affatigato aveva con sé una bomba con cui doveva compiere un attentato a Palermo, e la bomba evidentemente era esplosa per sbaglio. A riprova della propria attendibilità, la voce anonima disse che Affatigato aveva al polso un orologio Baume & Mercier.

Terrorista fascista, saltuario collaboratore dei servizi segreti italiani e informatore di quelli francesi, Marco Affatigato era sempre pronto a vendersi al miglior offerente. Poco tempo prima, all'inizio della primavera del 1980, aveva offerto i suoi servizi anche alla Cia. Affatigato sosteneva di esser stato contattato da agenti iraniani che gli avevano proposto di partecipare ad attentati contro obbiettivi americani in Francia e nel resto dell'Europa. Essendo un ammiratore degli Stati Uniti, voleva informarne la Cia e, in cambio di un po' di soldi e di un passaporto, era disposto a collaborare con gli americani e a infiltrarsi nella rete terroristica iraniana in Francia. La Cia si era mostrata interessata e aveva fissato un appuntamento con il neofascista. Su richiesta di Affatigato, che non voleva uscire dalla Francia ma ci teneva a evitare i servizi francesi, l'incontro era avvenuto a Montecarlo. Si era però concluso con un nulla di fatto.

Data la plausibilità dell'informazione ricevuta dal «Corriere della Sera», la polizia si diede da fare per verificarne l'esattezza. Non ci volle molto tempo per venire a sapere che Affatigato non era mai salito a bordo dell'Itavia. Era vivo e vegeto a Nizza, dove si era nascosto per sfuggire alla giustizia italiana.

Quel sabato mattina, l'assistente dell'addetto dell'Us Air Force a Roma, maggiore Richard Coe, uscì dal suo appartamento nel quartiere Parioli più presto del solito. La sera prima gli italiani, telefonando per verificare la posizione delle portaerei americane nella zona, avevano informato l'ambasciata dell'incidente al Dc-9. Il maggiore Coe arrivò in ambasciata alle 7:30 e raggiunse subito il suo ufficio, una stanza che divideva con i due viceaddetti della Us Navy, attigua a quella del suo capo e cognato, il colonnello Richard Bianckino.

Gli addetti si misero subito al lavoro. Nonostante l'incidente avesse apparentemente destato poco interesse a Washington, avevano ricevuto ordine dal Pentagono di verificare l'eventuale coinvolgimento di unità militari americane nel caso l'incidente fosse da attribuire a un missile. Coe chiamò le varie basi della Air Force e della Navy, il comando generale della Usaf in Europa e in Germania, e il comando della Sesta Flotta. Contattò anche gli ufficiali di collegamento del II reparto dell'Aeronautica italiana, quello del Sios, il servizio segreto dell'Aeronautica. L'ufficio degli addetti militari americani aveva sempre avuto un rapporto amichevole e di reciproca collaborazione col comandante del II reparto, il generale Zeno Tascio, e col suo staff. Ma questa volta la collaborazione fu a senso unico. Gli italiani fecero domande senza fornire risposte. Gli addetti americani sapevano comunque che se l'Aeronautica militare italiana (Ami) fosse stata in qualche modo coinvolta nell'incidente, il II reparto non lo avrebbe pubblicizzato. Avendo spesso volato sugli F-104 italiani, Coe conosceva però molti piloti, e contava di essere eventualmente informato da loro. Era sicuro che, nel caso l'Ami fosse stata in qualche modo coinvolta, prima o poi lo sarebbe venuto a sapere.

I due addetti continuarono a lavorare sulla vicenda durante il weekend, ma non oltre. Il lunedì successivo Coe aveva previsto di andare in vacanza con la moglie, e Bianckino lo lasciò andare.

Nell'ambasciata Usa, l'ufficio degli addetti militari non fu l'unico a occuparsi di Ustica. Quello stesso sabato 28, il segretario politico Robert Frowick convocò il consigliere politico-militare John Gawf e il suo assistente Steve May. Frowick temeva che la vicenda di Ustica potesse indurre il governo italiano a riconsiderare l'installazione dei missili Cruise.

Nel dicembre del 1979, nonostante l'opposizione del Pci e della sinistra del Psi, il governo aveva approvato la loro istallazione sul territorio italiano come risposta alla minaccia degli Ss-20 sovietici. Ma nella primavera del 1980 la coalizione governativa si era sfaldata e da allora il paese era retto da un governo di minoranza. Quell'incidente avrebbe potuto riaccendere l'antiamericanismo e l'antimilitarismo della sinistra e indurre il governo a fare marcia indietro. Mesi e mesi di delicato e paziente lavoro diplomatico sarebbero andati in fumo. E per il presidente Carter, dopo la crisi degli ostaggi americani detenuti a Teheran, un'altra figuraccia sulla scena internazionale avrebbe probabilmente comportato la sconfitta alle presidenziali del successivo novembre.

«Se in quella zona c'erano effettivamente dei nostri caccia che si esercitavano, è possibile che uno dei loro missili abbia colpito per sbaglio il Dc-9» ammise Frowick. Il segretario politico chiese a May, il diplomatico che faceva da collegamento tra l'ambasciata e i militari italiani, di accertare cosa fosse successo. May sapeva che l'ipotesi dell'errore di un pilota non poteva esser scartata a priori. In passato, il suo ufficio aveva più volte ricevuto segnalazioni di bombardieri americani che avevano mancato il bersaglio durante le loro esercitazioni. «Sembra proprio l'errore di un pilota della Navy» pensò. «Deve esser stato un qualche idiota di pilota della Sesta Flotta. E adesso i militari stanno cercando di insabbiare tutto.» Si mise quindi in contatto con l'ufficio politico-militare del capo di Stato Maggiore della Difesa.

Lunedì 30 giugno, tre giorni dopo l'incidente, il «Corriere della Sera» pubblicò un articolo di Andrea Purgatori in cui veniva avanzata per la prima volta l'ipotesi del missile. Citando un esperto, Purgatori spiegò che il Dc-9 poteva essere stato colpito da un missile a guida infrarossa attratto dal calore dei motori del Dc-9.

Il riferimento al missile non era casuale. La sera del 27, un paio d'ore dopo l'incidente, Purgatori aveva ricevuto una telefonata dalla vecchia tata della moglie, agitatissima. Suo nipote, un controllore del traffico aereo a Ciampino, l'aveva chiamata per dire che un aereo civile era stato abbattuto da un missile. Sapendo che la moglie del giornalista faceva la hostess, la tata si era spaventata e lo aveva chiamato. Dopo averla rassicurata, Purgatori l'aveva pregata di telefonare al nipote e chiedergli di mettersi in contatto con lui. Poco dopo, il radarista si era fatto vivo e aveva sbrigativamente accennato

a un missile che aveva colpito un Dc-9. Ma era in servizio e non si era potuto dilungare al telefono. Avevano deciso di vedersi dopo le 7:30 della mattina successiva, quando finiva il suo turno, a casa del giornalista. Lì, il militare aveva rivelato che la sera prima c'era stata un'esercitazione aerea e che il Dc-9 era stato abbattuto da un missile. A chi appartenessero gli aerei non aveva saputo dirlo: «Quello che so è che si sono viste altre tracce e che dopo l'incidente a Ciampino c'è stato un casino. Nel cielo col Dc-9 c'era qualcos'altro».

La sera dell'incidente, c'erano stati caos e allarme anche al centro Nadge di Poggio Ballone. Il sergente Alberto Mario Dettori aveva fatto il turno Delta, quello di notte, ed era tornato a casa verso le 8:30 del mattino successivo. Sua moglie Carla lo aveva visto molto nervoso. Aveva litigato con un collega? «No» aveva risposto lui brusco. «È un'altra cosa. Ma adesso non ne voglio parlare.» Più tardi nella giornata, andando al mare, la cognata gli aveva parlato dell'incidente al Dc-9. Era stata colpita dalle immagini mostrate dalla televisione, dai corpi che galleggiavano nel mezzo del Tirreno. «È stato un inferno ieri notte» aveva detto. «Siamo fortunati che non è scoppiata una guerra, ma siamo ancora in stato di emergenza.» Di Ustica non disse mai più altro. Sette anni dopo venne trovato impiccato a un albero, vicino a casa. Suicidio o omicidio che fosse, molti collegarono quella morte agli eventi del 27 giugno 1980.

Nel Parlamento italiano la vicenda del Dc-9 divenne immediatamente oggetto di violente polemiche. L'opposizione colse l'occasione per lanciare accuse di incompetenza al ministero dei Trasporti, al Registro aereo italiano e all'Itavia, una piccola compagnia aerea privata legata all'ala forlaniana della Dc. Per rispondere alle contestazioni, il ministro dei Trasporti, Rino Formica, formò una commissione di inchiesta alla cui presidenza nominò l'ex direttore dell'aeroporto di Sassari, dottor Carlo Luzzatti. Joseph Pontecorvo, rappresentante a Roma della Federal Aviation Authority, fu scelto come ufficiale di collegamento con gli americani. E su richiesta italiana, la McDonnell Douglas, società produttrice del Dc-9, inviò in Italia due suoi ingegneri, Steve Lund e Fred Kaizucka.

Gli ingegneri americani atterrarono al Leonardo da Vinci di Fiumicino alle 9 del mattino di lunedì 30 giugno e furono immediatamente invitati a una serie di riunioni con le auto-

rità italiane. La loro prima preoccupazione fu di accertare se l'aereo aveva subito un cedimento strutturale. Si trattava di un Dc-9 del 1966 che l'Itavia aveva comprato dalla Hawaiian Airlines, ed essendo appartenuto a due società di piccole dimensioni era possibile che non avesse avuto la cura e la manutenzione necessarie. Ma lavorando a stretto contatto con il personale dell'Itavia – presidente, ingegneri, piloti e meccanici – gli americani si ricredettero.

Alla fine della prima settimana, Steve Lund ricevette copia delle registrazioni dei radar dell'aeroporto di Fiumicino. Si trattava di dati non elaborati e quindi da convertire in coordinate X e Y per poter fare una rappresentazione grafica. Domenica 6 luglio, una stupenda giornata d'estate, Lund decise di mettersi sotto un ombrellone della piscina dell'Holiday Inn. Dopo aver vagliato la temperatura dell'acqua e il numero di ragazze intorno, e avendo trovato entrambi troppo bassi, diede mano al suo calcolatore portatile. Verso mezzogiorno, si rinfrescò con un tuffo e una breve nuotata, poi in camera finì di convertire i dati. Circa cinque secondi dopo l'ultima registrazione del trasponditore, notò che il radar primario (quello che rileva l'onda elettromagnetica da esso stesso prodotta quando è riflessa da un oggetto in volo) sembrava indicare la presenza di vari oggetti che non registravano alcun movimento in avanti. Il radar secondario (quello che rileva il segnale emesso dal trasponditore di un aereo quando è sollecitato dall'onda elettromagnetica del radar di terra) non registrava invece alcun rilevamento.

Procedendo nei calcoli, scoprì anche che, appena prima dell'esplosione, assieme ai plot del Dc-9, il radar aveva rilevato altri tre plot che appartenevano a qualcos'altro. Erano troppi e troppo vicini per essere attribuiti a una semplice interferenza atmosferica. Alla fine gli risultò chiaro che il radar aveva registrato i segnali di ritorno di un aereo. Accanto al Dc-9 c'era un altro oggetto volante che, dopo aver volato in parallelo a circa 10-13 miglia di distanza, aveva improvvisamente virato in quella che sembrava una manovra di attacco. Era una scoperta impressionante, e nonostante fosse domenica Lund si mise subito in contatto con un funzionario del Registro aereo italiano convocando una riunione straordinaria per il giorno successivo. C'era motivo di credere che l'indagine fosse arrivata a una svolta.

L'indomani, lunedì, studiando le fotocopie dei disegni di Lund, gli italiani non riuscirono a nascondere la loro emo-

zione. I funzionari dell'Itavia erano naturalmente i più eccitati di tutti. I calcoli dell'ingegnere della McDonnell Douglas provavano che la causa dell'incidente era esterna e non un cedimento strutturale. A quel punto le possibilità erano due: o il velivolo era stato attaccato da un missile oppure era entrato in collisione con un altro aereo. C'era però un problema con i calcoli di Lund: i radar di Fiumicino non davano la quota, quindi era teoricamente possibile che l'aereo da lui individuato stesse volando a un'altitudine completamente diversa da quella del Dc-9 e che quindi i due non si fossero mai incrociati. Per risolvere questo dubbio, Lund suggerì di cercare altri dati radar che potessero confermare le sue conclusioni. Chiese se c'erano ulteriori centri radar che potevano aver visto l'incidente.

«Certo. Ci sono i radar militari, quelli della Difesa aerea» rispose qualcuno.

«E anche a Napoli, la Sesta Flotta ha un radar» aggiunse un altro.

Lund pensò anche di chiamare alcuni amici a Washington per contattare il Pentagono e chiedere i dati radar delle unità americane nella zona.

Fred Kaizucka nel frattempo era a Palermo, dove erano stati raccolti i pezzi rinvenuti. Passò due settimane e mezzo nella loro individuazione e nella ricostruzione del velivolo. Non fu facile. A parte una grossa sezione della coda, la maggior parte dei pezzi erano di dimensioni ridotte – piccole parti leggere venute a galla nelle ore successive all'incidente. Assieme a esse, notò anche un giubbotto salvagente di colore arancione della Us Navy con stampato sopra CV-60, la sigla della *Saratoga*. Analizzando il materiale a disposizione, Kaizucka non trovò alcun segno di cedimento strutturale. E, una volta terminate le operazioni di recupero, fece ritorno negli Stati Uniti.

Lund rimase invece altre due settimane in attesa dei dati di altri centri radar. Non si voleva arrendere. Aveva visto quello che sembrava un aereo impegnato in una manovra di attacco contro il Dc-9, e non voleva lasciare l'Italia senza averne conferma. Ma ogni suo sforzo per confermare la presenza di un secondo oggetto nei cieli di Ustica rimbalzò contro un muro di gomma e alla fine anche lui decise di tornare a casa.

Pochi giorni dopo l'incidente, anche il presidente del

Registro aereo italiano, il generale Saverio Rana, si convinse – come Lund – che il Dc-9 era stato oggetto di una manovra di attacco. Rana era un ex ufficiale dell'Aeronautica con una grande esperienza di pilota. Aveva fatto la guerra ed era uno dei pochi sopravvissuti dei trenta allievi del suo corso ufficiali. Sosteneva che a salvargli la vita era stato il suo intuito, il sesto senso che gli aveva permesso di anticipare potenziali difficoltà. Al Rai era noto per la sua capacità di diagnosticare la causa di un incidente prima ancora che venissero completate le indagini. E ci azzeccava sempre.

Quello dell'Itavia era senza dubbio il più grave incidente della sua gestione. A complicarlo c'erano anche questioni tipicamente italiane. A molti politici non dispiaceva affatto criminalizzare la compagnia Itavia per danneggiare i suoi padrini politici. Pur essendo legato a un altro partito, quello socialista, Rana non aveva alcun interesse a dare la colpa all'Itavia. Se si fosse appurato che la causa era un cedimento strutturale, anche la sua immagine ne avrebbe risentito.

Rana si diede molto da fare, andò a Ciampino, parlò con decine di persone, e rimase in stretto contatto con i membri della Commissione Luzzatti. «È stato un missile» cominciò a dire in giro. Alla moglie, alle figlie, al suo autista Ivo e, non ultimo, al ministro dei Trasporti Formica.

V

Non è questione di chiedersi se il Dc-9
potesse essere il bersaglio di una manovra
d'attacco. I dati dicono che lo era.

*John Macidull, esperto del National
Transportation Safety Board*

Per la famiglia Bonfietti, in un certo senso era come se Alberto non fosse morto. Non era stato sepolto, non si poteva andare a trovarlo al cimitero. Per questo, una volta persa la speranza di ritrovare il corpo, Daria decise di seppellirlo simbolicamente, aggiungendo la sua fotografia sulla lapide della madre. Quando ne parlò agli amici, l'idea fu approvata da tutti. «Facciamo una piccola cerimonia» suggerì uno. «Così potremo dare un ultimo saluto ad Alberto.» Erano in tanti a volerlo ricordare.

Per la lapide Daria scelse una foto tra quelle che aveva in casa. Alberto vi era ritratto in piedi in un prato. Volle quella perché era l'Alberto che tutti conoscevano, così alto e magro, e con lo sguardo intenso di chi è pieno di vita ma anche di inquietudine. Sabato 19 luglio, nel cimitero della Certosa di Bologna, davanti a duecento amici e una decina di parenti, Daria pronunciò poche parole. Poi fu la volta di un paio di amici. Giannina, la moglie di Alberto, preferì non dire nulla.

Alle fine di settembre del 1980, il pubblico ministero incaricato dell'inchiesta, Giorgio Santacroce, e alcuni membri della Commissione Luzzatti si recarono negli Usa per consegnare agli esperti del National Transportation Safety Board (Ntsb) i tracciati radar da analizzare. Tra le prime persone incontrate da Luzzatti e Santacroce, ci fu l'ingegnere della McDonnell Douglas, Steve Lund. Gli italiani gli mostrarono un frammento di metallo proveniente da un pannello esterno della fusoliera rinvenuto nel corpo di una delle vittime, una bambina. Una sera a cena gli chiesero informalmente che cosa pensasse di quel ritrovamento. «Se il frammento è stato trovato nel corpo di un passeggero, vuol dire che è penetrato con la velocità di un proiettile» rispose Lund. «Il che significa che c'è stata un'esplosione. Se il frammento viene da un

pannello esterno, vuol dire che è stata un'esplosione esterna.»

A novembre di quello stesso anno, il Dipartimento di Stato comunicò all'ambasciata americana a Roma che il Ntsb aveva completato la valutazione dei dati del radar. Dieci giorni dopo Luzzatti si recò nella capitale statunitense insieme al magistrato inquirente Santacroce, e si incontrò con John Macidull, l'esperto incaricato dell'analisi dei tracciati radar.

Macidull era un ex pilota della Navy con esperienza di combattimento aereo. Analizzando i tracciati, era stato immediatamente colpito dalla presenza di diversi plot registrati dal radar primario poco prima e immediatamente dopo l'ultimo segnale inviato dal trasponditore del Dc-9. Se correlati tra loro, sembravano indicare la presenza di un oggetto che si muoveva a velocità elevata, descrivendo una traiettoria dapprima quasi parallela a quella dell'Itavia e poi quasi perpendicolare a essa, in direzione ovest-est. All'inizio, Macidull aveva avuto l'impressione che l'aereo si fosse schiantato contro il Dc-9, ma poi si era accorto che ne aveva incrociato la rotta senza collidere.

Concordando con l'analisi di Lund, Macidull aveva scritto nel suo rapporto: «Un minuto e mezzo circa prima dell'incidente, sulla destra dell'aereo Itavia sono apparse le tracce di un aereo sconosciuto che volava a una quota sconosciuta a una velocità tra i 300 e i 550 nodi e che, dopo aver volato parallelamente al Dc-9, ha compiuto una virata di circa 90 gradi dirigendosi verso l'aereo dell'Itavia [...]. L'oggetto non identificato ha attraversato la zona dell'incidente da ovest verso est ad alta velocità, approssimativamente nello stesso momento in cui si è verificato l'incidente. Sulla base delle informazioni ricevute, l'aereo in questione e l'oggetto non identificato non risultano essere entrati in collisione».

Sin dall'inizio in Italia, oltre ai fautori dell'ipotesi missile, c'erano i sostenitori dell'ipotesi cedimento strutturale e dell'ipotesi bomba. E in assenza di prove definitive a sostegno dell'ipotesi missile, l'Itavia era risultato il capro espiatorio più comodo. Nel caso di un cedimento (o di una bomba), gli avversari politici del presidente dell'Itavia, Aldo Davanzali, avrebbero avuto una buona carta in mano per metterlo in difficoltà o peggio. E l'Aeronautica non avrebbe dovuto difendersi dall'accusa di non aver saputo proteggere i cieli italiani.

Per far fronte ai crescenti attacchi, il 16 dicembre 1980 Davanzali lanciò la sua controffensiva con una lunga lettera al ministro dei Trasporti Formica, nella quale sosteneva di aver raggiunto la «certezza che la distruzione era avvenuta a opera di un missile». In una analoga missiva spedita al magistrato Santacroce, il presidente dell'Itavia fu ancora più preciso: «Alcuni momenti prima dell'incidente inizia la registrazione di una serie di tracce radar, correlabili fra di loro con una velocità pari a circa 1200 km orari, tipica di aerei intercettori militari. Questi dati identificano una traiettoria intersecante da ovest verso est la rotta del velivolo con un angolo di attacco di circa 90 gradi».

Il giorno successivo Davanzali chiese di essere ascoltato dalle commissioni Difesa della Camera e del Senato. Ma Santacroce non gli diede il tempo di farlo perché il 18 dicembre lo incriminò per «diffusione di notizie false, esasperate o tendenziose» tese a turbare l'ordine pubblico. Quello stesso giorno, il ministro Formica sospese le concessioni per le linee di volo nel Sud dell'Italia, costringendo di fatto l'Itavia alla bancarotta e gettando sul lastrico i suoi 1050 dipendenti.

Nei mesi successivi la Commissione d'inchiesta continuò a lavorare muovendosi su vari fronti. Informazioni utili vennero innanzitutto dall'autopsia delle salme. Erano stati rinvenuti 39 cadaveri, un troncone di corpo umano senza testa né gambe, e piccole parti di un quarantunesimo cadavere. In alcuni corpi furono rinvenute schegge provenienti dalla struttura esterna dell'aereo. A parte il frammento di un pannello esterno della fusoliera trovato nella coscia di una bambina che come si è detto Santacroce e Luzzatti avevano presentato a Lund, c'era un frammento di plexiglass di un finestrino conficcato nello sterno di un'altra vittima e un minuscolo pezzo di lamiera della «scaletta» del carrello rinvenuto nella gamba di una terza passeggera. L'esame evidenziò la presenza di lesioni traumatiche di tipo contusivo, più o meno gravi, fratture e amputazioni di arti, abrasioni e contusioni, ma la totale assenza di qualsiasi segno di ustione, da aspettarsi in caso di bomba.

L'unico indizio che indicasse la presenza di una bomba a bordo venne dal rilevamento di tracce di Rdx o T-4, la sostanza alla base dell'esplosivo al plastico. L'Rdx fu individuato da un laboratorio dell'Aeronautica militare italiana su tre bagagli e su un gruppo di schegge estratte da un cuscino. «Il fatto che quella sia la sola sostanza esplosiva rinvenuta, a

nostro parere rende molto più probabile l'ipotesi di localizzazione dell'esplosivo all'interno del velivolo, perché negli ordigni militari [*missili*], l'Rdx è sempre mescolato con altre sostanze come il Tnt o tritolo» riferirono immediatamente i tecnici dell'Aeronautica. Ma un esame più accurato smentì clamorosamente questa conclusione. Su un gancio metallico prelevato da uno schienale vennero individuati «chiaramente e inequivocabilmente» residui sia di Rdx che di Tnt. «L'effetto dilavante dell'acqua, preferenziale sul Tnt, giustifica la mancata individuazione del Tnt da parte dei laboratori dell'Ami» spiegarono gli investigatori dopo aver condotto alcuni esperimenti dimostrativi. E conclusero: «In base a questi risultati è presumibile pensare che la miscela originale fosse intorno al classico 50/50 normalmente impiegata negli ordigni militari».

Ma una volta terminata l'analisi dei cadaveri e dei reperti, l'indagine si arenò. Per mancanza di idee e di indizi. E perché il grosso del relitto era ancora a 3500 metri di profondità. Col passare del tempo, la speranza di scoprire le cause dell'incidente andò via via scemando. Ustica era diventata l'ennesimo mistero italiano.

Per le famiglie delle vittime il periodo successivo alla tragedia fu particolarmente difficile. Col tempo i giornali smisero di parlare dell'incidente e così fecero anche nella famiglia di Alberto Bonfietti. Giannina voleva proteggere la figlia Silvia, farla crescere senza l'ossessione di Ustica.

Nel giugno del 1981, la società Itavia, in bancarotta, offrì a Giannina 40 milioni di lire come risarcimento per la morte del marito. Era una cifra più alta di quella offerta a tanti altri parenti delle vittime e il suo avvocato le consigliò di accettare. «Devi capire, Giannina» le disse. «Alberto non aveva neppure un reddito fisso. Non si può ottenere di più.» Ma lei rifiutò l'offerta. L'avvocato non capiva che dei soldi a lei non importava niente, che non era interessata a fare calcoli economici sul valore della vita del marito. Voleva sapere come era morto. Del risarcimento non voleva neppure discutere. Anche perché se si fosse scoperto che era stato un cedimento strutturale, era intenzionata a denunciare l'Itavia.

Nel settembre 1981 l'avvocato tornò da Giannina per dirle che l'indagine stava per concludersi, che sarebbe stata un'incosciente a non pensare al futuro di Silvia e che la società era disposta a pagare «ben» 60 milioni di lire. Giannina

andò a Roma a parlare con il pubblico ministero Santacroce e con il fratello di Enzo Fontana, il copilota del Dc-9. Da loro capì che quella del cedimento strutturale era un'ipotesi da scartare e che quindi non c'era responsabilità dell'Itavia. Decise allora di accettare l'offerta.

Ma per Giannina la questione non si chiudeva lì. Anzi, quello che più la offendeva, era che ci fosse gente che potesse accettare l'idea che 81 persone fossero sparite così, nel nulla, senza un motivo. Gente che voleva mettere tutto a tacere sperando che l'incidente fosse così cancellato dalla memoria del paese. Ai suoi occhi quell'atteggiamento di omertà poteva derivare solo dall'arroganza del potere, o peggio da un segreto di Stato. Nel 1985, con l'indagine di fatto ferma seppur mai formalmente conclusa, Giannina ruppe il silenzio lanciando un *j'accuse* contro lo Stato, incapace di dare una risposta al mistero di Ustica. Fu l'inizio di una campagna di denuncia a cui subito si affiancò sua cognata Daria Bonfietti. Nella primavera del 1986, Daria creò il «Comitato per la verità su Ustica», coinvolgendo molte personalità italiane. Solo allora, costretto dall'opinione pubblica, il governo decise di finanziare il recupero del relitto. In pratica si riapriva il caso Ustica.

Le autorità affidarono il progetto di recupero alla società francese Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer, o Ifremer. Nonostante quello fosse uno dei punti più profondi del mar Tirreno, oltre i 3500 metri, furono recuperate molte parti: la cabina di pilotaggio, le due ali, i reattori, varie parti della fusoliera, il portellone anteriore, alcuni pezzi del vano bagagliaio e il cosiddetto «cockpit voice recorder», una delle due componenti della scatola nera.

L'analisi delle parti recuperate confermò che l'esplosione non aveva disintegrato il velivolo. L'impatto con il mare era stato tremendo e aveva provocato uno schiacciamento a fisarmonica della cabina di pilotaggio e della parte anteriore della fusoliera. Solo allora l'aereo si era frantumato in centinaia di pezzi. Tutto ciò non si conciliava affatto con l'ipotesi di una bomba a bordo. Nel caso del Panam 103 esploso su Lockerbie, gli investigatori inglesi avevano concluso che l'esplosione della bomba aveva fatto a pezzi l'aereo in volo e che le varie parti avevano impiegato solo 53 secondi per precipitare a terra da 30.000 piedi. Dai radar di Fiumicino risultava invece che per il Dc-9 c'erano voluti 2 minuti e 54 secondi solo per scendere da 26.000 a 20.000 piedi. Il che indicava

chiaramente che il velivolo non si era disintegrato in volo.

Il voice recorder fu fatto analizzare in un laboratorio specializzato del National Transportation Safety Board a Washington. Il rumore di sottofondo era piuttosto forte, e molte parti delle conversazioni tra il comandante Gatti e il copilota Fontana risultavano incomprensibili. Tranne che alla fine del nastro, quando il silenzio di una trentina di secondi era interrotto bruscamente da un monosillabo attribuito a Fontana: «Gua...». Come copilota, Fontana era seduto sul sedile di destra, cioè dalla parte da cui proveniva il misterioso oggetto estraneo rilevato dai radar di Fiumicino. Era dunque logico desumere che il copilota avesse visto qualcosa. Forse un aereo, forse il fumo di un missile. Sul nastro, quello spezzone di parola era seguito solo da un suono attutito, probabilmente provocato dal calo della tensione elettrica. Poi la registrazione finiva.

L'altra componente della scatola nera, la «flight data recorder», quella che registrava i parametri di volo, successivamente recuperata da una ditta inglese, fu analizzata dall'Accident Investigation Branch di Farnborough, vicino a Londra. Il nastro magnetico non rivelò nulla di nuovo, ma confermò che al momento dell'incidente la direzione della prua, la quota, la velocità e il carico del Dc-9 erano del tutto normali. Il volo si stava svolgendo in perfette condizioni sia atmosferiche che strutturali.

Era ormai chiaro che l'aereo non poteva aver subito un cedimento strutturale. E col tempo quell'ipotesi fu scartata da tutti. Una seconda ipotesi, quella della bomba, a parere degli esperti aveva un grosso vizio: non si sapeva dove collocarla. Nel caso dell'aereo della Panam esploso sopra Lockerbie, e in casi analoghi, più ci si avvicinava alla zona dell'aereo in cui era stato nascosto l'esplosivo, più si trovavano tracce di esposizione termica. Nel Dc-9, invece, non era stata trovata nessuna bruciatura. Nella cabina dei passeggeri la bomba non poteva essere esplosa perché il tappeto e le maschere di ossigeno rinvenute non mostravano alcun segno di bruciatura, né c'erano tracce del genere nel bagagliaio. A un certo punto sembrò che la toilette potesse essere una possibile collocazione, perché era stato trovato un lavello molto deformato. Ma l'analisi degli esperti inglesi provò che si trattava di fenomeni di corrosione e non rinvenne alcuna traccia di esplosivo.

Ma se era insostenibile l'ipotesi di una bomba, non fu trovato neppure alcun frammento di missile che dimostrasse inequivocabilmente un attacco aereo. I periti al servizio dell'Aeronautica continuarono quindi testardamente a parlare di bomba, consapevoli del fatto che non c'erano prove che li smentissero.

Al pari dell'omicidio di John F. Kennedy in America, Ustica in Italia divenne col tempo una vera e propria ossessione nazionale, e un nutrito numero di giornalisti e parlamentari prese a occuparsene con continuità. Ma le loro congetture rimasero sempre vaghe, imprecise e controverse.

Come nel caso di Kennedy, in cui non si riuscì mai a stabilire quanti proiettili avessero colpito il presidente, in quello di Ustica nessuno seppe dire con certezza che cosa avesse abbattuto il Dc-9. L'attenzione di tutti si concentrò sul Sidewinder, un missile a guida infrarossa, cioè di quelli attratti dal calore. Una volta lanciato, un missile di quel genere non sarebbe stato controllabile. Avrebbe quindi potuto essere attratto dai motori del Dc-9 senza che il pilota che lo aveva lanciato fosse in grado di far nulla per impedire l'impatto.

A conferma di questa ipotesi, un paio di mesi dopo la tragedia era stato ritrovato sulla spiaggia di Baia Domizia, vicino a Caserta, il relitto di un radiobersaglio, uno di quei velivoli senza pilota utilizzati durante le esercitazioni di tiro. Un secondo radiobersaglio era stato ripescato dalle acque nello stretto di Messina. Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica si era affrettato a dire che i due reperti potevano essere collegati ad alcuni test condotti dall'Ami nel periodo tra il giugno 1979 e il gennaio 1980, quando l'Aeronautica si era servita di Salto di Quirra, il poligono di tiro sulla costa orientale della Sardegna, per addestrarsi con i missili superficie-aria Hawk. Ma i due radiobersagli non sembravano mostrare i segni di corrosione dovuti a un così lungo periodo di immersione nell'acqua salata.

Nel tentativo di far fronte a questi dubbi, nel marzo del 1989 il generale Franco Pisano presentò al ministro della Difesa i risultati di una sua inchiesta. A proposito della rete radaristica della Difesa aerea, Pisano scrisse:

> Il controllo dell'area del Medio e Basso Tirreno risale alla competenza dei centri radar di Licola e di Marsala [...]. Con particolare riferimento alla zona in cui è avvenuto l'incidente

del Dc-9 Itavia, si osserva che l'integrazione delle coperture radar dei citati centri è tale che il velivolo di linea tipo Dc-9 può essere rilevato sul punto 39 gradi 43 primi nord e 21 gradi 55 primi est, fino a una quota minima di 8000 piedi, mentre un velivolo da caccia senza sistema di identificazione sullo stesso punto è al limite delle rilevabilità già a 25.000 piedi. Ciò in quanto la visuale del centro radar di Marsala sul punto in questione è compromessa dalla presenza del monte Erice.

Per quel che riguardava Licola, Pisano non poté nascondere le innumerevoli carenze: «Sono rilevabili errori, imprecisioni e incompletezze che, pur se in parte certamente riconducibili alle modalità di lavoro di un sito fonetico-manuale, evidenziano nel loro insieme una conduzione delle attività in certa misura non ottimale e, per certi aspetti, approssimativa».

Risultò insomma chiaro che, oltre a non esser coperta dai radar del traffico aereo, la zona dell'incidente era una delle meno protette da quelli della Difesa. Da un lato c'era un radar la cui visuale era ostruita da una montagna e dall'altro un sistema antiquato, gestito in modo «approssimativo».

Come se non bastasse, si venne a sapere che una grossa fetta del mar Tirreno a sud di Ponza e a nord di Ustica era all'epoca classificata «free block». In altre parole, poiché quello spazio aereo era regolarmente usato per esercitazioni Nato, ogni aereo in esso avvistato veniva automaticamente classificato friendly – amico – senza richiesta di identificazione: nel presupposto che qualsiasi aereo fosse stato già identificato dai centri radar adiacenti.

Dal rapporto risultava che nella Aeronautica italiana soltanto i velivoli F-104 erano dotati di missili aria-aria, e che in tempo di pace solo gli F-104 dei reparti della Difesa aerea e del Reparto sperimentale di volo erano equipaggiati con missili a testata attiva. Per il decollo di tali velivoli erano indispensabili almeno cinque differenti specialisti e l'ordine poteva venire solo da un centro radar della Difesa aerea. Con così tante persone coinvolte – si sottintendeva – un insabbiamento sarebbe stato impossibile.

A proposito della situazione aerotattica del 27 giugno 1980, il generale Pisano notò che quel giorno non erano in atto esercitazioni né della sola Ami né combinate con forze aeree di altri paesi. E aggiunse: «Nessun velivolo aerotattico della Forza aerea era in volo, come facilmente e immediata-

mente controllato attraverso gli enti della catena di comando e controllo». Era in ogni caso inconcepibile che un F-104 potesse essere rientrato a terra con un missile mancante senza che la cosa fosse segnalata. Troppa gente sarebbe venuto a saperlo e, prima o poi, qualcuno avrebbe parlato.

Un missile era stato però lanciato nel Tirreno il giorno dell'incidente. A Salto di Quirra. A detta dell'Aeronautica, alle 11:12 del mattino un prototipo di cacciabombardiere Tornado aveva lanciato un missile antinave Kormoran. Lo scopo del test, condotto da piloti collaudatori della società Aeritalia, era stato di «assicurarsi che, una volta sganciata, l'arma non assumesse per effetti aerodinamici comportamenti o assetti pericolosi per il velivolo lanciatore».

L'esercitazione era avvenuta quasi dieci ore prima dell'incidente e non risultavano esserci stati lanci successivi. Nel suo rapporto, Pisano sosteneva che il 27 giugno 1980 a Salto di Quirra l'attività operativa si era conclusa alle 11:15, quando il Tornado era atterrato. «[Escludiamo] la possibilità che un radiobersaglio o un missile possa esser lanciato senza che lo staff del poligono ne sia a conoscenza» aveva aggiunto il generale. «È stato comunque condotto un controllo contabile sull'impiego dei radiobersagli e dei missili aria-aria volto ad accertare la consistenza e i movimenti dei missili Aim7 [Sparrow] e Aim9 [Sidewinder] in dotazione alla Forza aerea. L'esame dei movimenti [...] ha confermato che nessuna variazione di consistenza si è verificata.»

Per chiudere definitivamente la questione, Pisano fece notare che i «lanci interessanti il poligono in questione sono normalmente svolti nelle ore meridiane per poter effettuare con sicurezza lo sgombero della zona a mare, per una migliore rilevazione dei dati di lancio e per poter disporre, dopo il lancio, di un periodo diurno per il recupero dei radiobersagli».

Nella sua relazione Pisano non solo negava un coinvolgimento dell'Aeronautica italiana, ma sosteneva che tutti i dati in suo possesso lo portavano a escludere l'ipotesi di un intercettamento. Conclusione: doveva necessariamente essersi trattato di una bomba a bordo.

VI

Nel 1980 la Nsa era il più sofisticato centro di spionaggio elettronico del mondo occidentale.

James Bamford, The Puzzle Palace

Una mattina dell'ottobre 1989 nel mio ufficio sulla 57ª strada stavo sfogliando la quotidiana mazzetta di giornali, quando mi telefonò Gigi Zazzeri, caporedattore de «L'Europeo» a Milano. Le controversie seguite alla pubblicazione del Rapporto Pisano avevano rilanciato Ustica sulle prime pagine dei giornali, e Zazzeri voleva sapere se negli Stati Uniti se ne parlava.

«È una questione che qui non sembra interessare a nessuno» risposi.

«Ma possibile che gli americani non abbiano visto niente? Con tutti i satelliti che hanno» obbiettò Zazzeri. «Nessuno ha mai cercato di scoprire che cosa sanno gli americani di questa vicenda. Prova a vedere se trovi qualcosa.»

Risiedendo a New York dal 1978, avevo seguito la vicenda del Dc-9 dell'Itavia da lettore, non da giornalista. Non me ne ero occupato né per «L'Europeo», di cui dal 1986 ero il corrispondente dagli Stati Uniti, né per le riviste e i giornali per i quali avevo lavorato in precedenza. Quella che mi chiedeva Zazzeri mi pareva un'impresa piuttosto difficile: se gli americani sapevano qualcosa di significativo, il loro silenzio era eloquente. Decisi comunque di tentare.

Negli Stati Uniti, leggendo quotidianamente il «Washington Post» e il «New York Times», mi era venuta una certa passione per il giornalismo investigativo, ma in quel momento Ustica era una storia come tante altre. A spingermi non c'era un legame di parentela con il pilota dell'Itavia, Domenico Gatti, né – devo confessare – il desiderio di scoprire la verità. Ero mosso soprattutto dalla curiosità. E quel giorno, tornando a casa – un appartamento nella Upper West di Manhattan vicino alla Columbia University – non pensai neppure di parlarne con mia moglie. Quella storia non aveva per me nulla di diverso da quelle che regolarmente seguivo per «L'Europeo».

In quel periodo, a parte il lavoro di corrispondente, stavo completando un libro sui rapporti tra Stati Uniti e Italia. Uno degli strumenti di cui mi ero servito era il Freedom of Information Act (Foia), la legge che concede ai giornalisti il diritto di chiedere accesso ai documenti di qualsiasi agenzia federale americana. Avevo inviato una ventina di lettere di richiesta di materiale, e in risposta avevo ricevuto un'impressionante mole di documenti: oltre 8000 pagine. Se la maggior parte erano risultate inutili e insignificanti, alcune erano invece di notevole interesse.

La mia prima mossa fu di inviare una richiesta di informazioni alla National Security Agency (Nsa), l'agenzia che negli Usa si occupa di spionaggio elettronico. Se c'era un organismo americano che poteva aver visto, captato o intercettato qualcosa, era quello. Soprattutto se si era trattato di un atto di guerra.

A metà dicembre ricevetti una breve lettera di risposta. La Nsa mi comunicò di aver localizzato alcuni documenti sulla vicenda di Ustica, ma che erano «debitamente riservati [...] e classificati SEGRETI e SEGRETISSIMI [...] poiché qualora divenissero di dominio pubblico potrebbero danneggiare in maniera irreparabile la sicurezza nazionale».

Mantenni la calma: grazie alla mia familiarità con il sistema di classificazione dei documenti governativi e con il Freedom of Information Act sapevo che sotto la dicitura SEGRETO, spesso si nascondevano documenti del tutto irrilevanti. Ma quella frase – «qualora [i documenti] divenissero di dominio pubblico potrebbero danneggiare in maniera irreparabile la sicurezza nazionale» – non sembrava lasciare dubbi: la Nsa sapeva qualcosa di importante su Ustica.

Nascosto all'interno della base militare di Fort Meade, in Maryland, il quartier generale della National Security Agency non aveva intorno prati ben curati né giardini fioriti come quello della Cia in Virginia, ma solo l'asfalto di enormi parcheggi che si estendevano su tutti e quattro i lati. Era installato in un edificio anonimo, lungo una strada anonima, vicina all'autostrada che collega Washington con Baltimora.

La Nsa era un'agenzia tanto segreta da essere scherzosamente chiamata No Such Agency, l'Agenzia che non esiste. Ma bisognava arrivare all'ingresso – una semplice porta girevole – per avere una qualche sensazione della sua segretezza. Lì, una guardia in uniforme controllava che chiunque oltre-

passasse quella porta fosse munito di un tesserino speciale – un documento di identità che non si doveva esibire in nessun altro luogo.

Da quella porta si accedeva agli uffici del più potente servizio di informazioni degli Stati Uniti e probabilmente del mondo, un'organizzazione con 35.000 impiegati tra civili e militari e 2000 postazioni di ascolto adibite alla raccolta di comunicazioni, immagini e dati elettronici. Non sarebbe stato per nulla sorprendente se un'organizzazione di quella portata avesse saputo qualcosa su Ustica.

Tra le sue più sofisticate fonti di informazione, c'era il Rhyolite, un satellite piazzato in orbita geosincronica a 300 miglia dalla Terra, in grado di intercettare le comunicazioni ad alta frequenza e le trasmissioni a microonde. Faceva parte del Defense Support Program e si occupava del monitoraggio dei segnali telemetrici prodotti dai test di missili balistici sovietici e cinesi. Se i Rhyolites erano le orecchie della Nsa, i Keyholes, o Kh-11, erano i suoi occhi. Alto 20 metri, il Kh-11 era l'ultimo ritrovato nel campo della ricognizione fotografica spaziale. A differenza dei suoi predecessori, non fermava l'azione – come fa una macchina fotografica – ma la registrava mentre si svolgeva, in tempo reale. Come una telecamera. Era inoltre dotato di raggi infrarossi e disponeva di uno speciale fotomoltiplicatore che gli dava un'eccellente visione notturna. La capacità di definizione del suo sistema di visione telescopica era ed è tuttora un segreto di Stato, ma pare che, alla luce del giorno, il Kh-11 sia in grado di fotografare immagini di oggetti di soli cinque centimetri.

Era possibile che la sera del 27 giugno 1980 uno di quei satelliti avesse visto l'incidente? Non potendo contare sulla Nsa per trovare una risposta a questi quesiti, chiamai Bob Windrem, un giornalista della Nbc News, ottimo professionista e soprattutto ben introdotto nel mondo militare americano. Windrem mi diede i nomi di un paio di esperti e in particolare mi consigliò di parlare con William Burrow, uno studioso dello spionaggio elettronico, autore di *Deep Black: Space Espionage and National Security*.

Burrow mi spiegò innanzitutto che, nonostante la straordinaria capacità di definizione, la trasmissione digitale di immagini dallo spazio e la copertura diurna e notturna, non dovevo pensare che il Kh-11 funzionasse come un'enorme telecamera dotata di un grandangolo in grado di filmare tutta

la Terra. Per poter rilevare l'incidente avrebbe dovuto essere puntato sul Tirreno. E non vedeva per quale ragione, in quel momento, un satellite americano avrebbe dovuto far la guardia all'isola di Ustica.

«I satelliti del Defense Support Program, quelli che servono a dare l'allarme in caso di lancio di missili nemici, sono gli unici teoricamente in grado di rilevare un eventuale attacco missilistico» precisò. «Le loro capacità sono però limitate. Possono rilevare un missile Cruise, ma non penso che riescano a vedere un missile aria-aria, le cui emissioni di calore sono decisamente inferiori.»

Burrow mi sembrò molto preparato, ma non aveva mai lavorato per la Nsa e le sue risposte non potevano essere esaurienti. Avevo bisogno di saperne di più. Decisi di puntare in alto, e rivolgermi direttamente al viceammiraglio Bobby Inman, che nel 1980 era il direttore della Nsa. Inman aveva lasciato il servizio ed era andato a vivere in Texas, dove faceva il consulente. Non ebbi difficoltà a fissare un appuntamento telefonico.

Inizialmente, cercai di tenermi nel vago. Volevo informazioni sulle capacità dei satelliti americani nel periodo in cui aveva guidato la Nsa – gli spiegai. Quando però chiese il soggetto della mia inchiesta, gli dissi del Dc-9. «Non ricordo di aver ricevuto alcun tipo di informazione che potesse far pensare a un eventuale attacco o a una intercettazione di un aereo di linea» mi rispose in tutta tranquillità. «E a quell'epoca i satelliti a raggi infrarossi – i Dsp – erano tutti puntati sull'Urss. Nessuno di loro copriva quella zona del Mediterraneo. Le probabilità che potessero rilevare un incidente del genere sono remote. Sarebbero state maggiori se fosse successo tra il 1958 e il 1960.»

Se non era stato con i satelliti che la Nsa aveva raccolto informazioni su Ustica, poteva esser stato attraverso una stazione di ascolto terrestre? L'agenzia americana ne aveva migliaia sparse per il mondo, e una di esse era situata in posizione strategica proprio sul tacco dello stivale italiano. Sebbene pochi fossero al corrente della sua esistenza, quella di San Vito dei Normanni era la più sofisticata base militare americana sul territorio italiano. Vi lavoravano 1300 persone, 600 delle quali al servizio del 6917 Electronic Security Squadron e del 2113 Communications Squadron. Il 6917 e il 2113 fungevano da anello di congiunzione di una network di sistemi di comunicazione che copriva tutto il mondo, con

funzioni di comando e controllo delle forze degli Stati Uniti e dei paesi alleati, ma anche di spionaggio elettronico.

Trovandosi a poche centinaia di chilometri di distanza dal luogo dell'incidente, San Vito non avrebbe avuto problemi di portata. Ma parlando con James Bamford, autore del libro sulla Nsa *The Puzzle Palace*, venni a sapere che, come per i satelliti, anche in quel caso tutto dipendeva dalla posizione delle antenne. La stazione di ascolto sarebbe stata certamente in grado di monitorare e intercettare comunicazioni di aerei civili o militari che avessero sorvolato la zona, ma soltanto se predisposta all'uopo.

Invocando il Freedom of Information Act, inoltrai immediatamente una richiesta allo Us Air Force Electronic Security Command, da cui dipendeva la base di San Vito, per appurare se c'erano documenti che facessero riferimento a Ustica. Ma dalle carte che ricevetti l'unico evento significativo registrato nella base il 27 giugno 1980 risultava essere la cerimonia del cambio di comando.

Alcuni anni prima in America, il giornalista investigativo Seymour Hersh aveva ricostruito in un libro la vicenda del Kal 007, il Boeing 747 della Korean Air Lines abbattuto dai sovietici a nord del Giappone nel 1983. Lo lessi pensando che avrebbe potuto essermi di aiuto. Hersh aveva scoperto l'esistenza di un programma di ricognizione della Usaf, l'American Rivet Joint, che coordinava voli di aerei-spia lungo i confini dell'Urss, sul Medio Oriente e sul Mediterraneo. Le missioni erano dirette dallo Us Air Force Electronic Security Command, lo stesso di San Vito. L'Esc impiegava Boeing 707 modificati e dotati di apparecchiature radar, antenne, trasmettitori e computer per l'ascolto, l'intercettazione e l'analisi di comunicazioni radio e dati elettronici. Quegli aerei, chiamati Rc-135, erano in grado di effettuare fino a 18 ore consecutive di volo, con un raggio operativo di oltre 2600 miglia.

Per sapere se la Nsa poteva aver raccolto informazioni sul Dc-9 da uno di quei Rc-135, richiamai Inman. «Nel corso degli anni '70 e '80 inviavamo saltuariamente missioni di ricognizione lungo la costa libica» mi disse il viceammiraglio. «E quando era in corso una di queste missioni dirottavamo [*nell'area circostante*] anche altri mezzi di controllo.» Insomma era teoricamente possibile che l'incidente di Ustica fosse rilevato da uno degli Rc-135.

Hersh aveva la fama del giornalista che non ama lavorare in team con altri colleghi. Ma quando lo chiamai e gli chiesi se era disposto a incontrarmi, acconsentì senza difficoltà. Lo andai a trovare nel suo ufficio al National Press Building di Washington. Hersh si dimostrò scettico sulla possibilità di un coinvolgimento americano nella vicenda: «In questo paese, la gente parla. Se fossimo stati noi a buttar giù il Dc-9, qualcuno sarebbe venuto a saperlo». Non se la sentiva però di escludere che gli Usa potessero avere informazioni sull'episodio. Anzi, gli sembrava di ricordare che un ufficiale, conosciuto durante le ricerche sul Kal 007, gli avesse accennato a una missione in cui era stato casualmente rilevato un attacco missilistico contro un aereo civile. Alla ricerca di un appunto che riguardasse quella conversazione, frugammo insieme in un paio di scatoloni di cartone che erano davanti alla sua scrivania. Scorremmo note scritte a mano e documenti archiviati alla rinfusa – tutto materiale che aveva raccolto per il libro sul Kal 007 – ma non trovammo nulla.

«La squadriglia Esc più vicina alla scena dell'incidente era la 6916, di stanza nella base di Hellenikon, ad Atene. Rivolgiti al Foia per ottenere quella che chiamano la "storia" della squadriglia nel periodo che ti interessa» mi suggerì prima di congedarmi. Inoltrai l'ennesima richiesta e dopo qualche tempo ottenni una cinquantina di pagine di documenti. Venni a sapere che nel giugno del 1980, la 6916 era comandata dal tenente colonnello Harold K. Bramble, un pilota di quarant'anni originario del Delaware con alle spalle 728 missioni di combattimento. A Hellenikon, Bramble aveva sotto di sé 260 ufficiali e avieri con il compito di raccogliere Sig-Int e, all'occorrenza, svolgere funzioni di comando e controllo in supporto delle forze alleate in Europa. A metà del giugno 1980, la 6916 risultava aver effettuato varie missioni in appoggio della Multiplex 80, un'esercitazione Nato con prove di lancio di missili in mare aperto, guerra antiaerea e difesa missilistica antinavale. La Multiplex si era tenuta a sud della Sicilia ed era plausibile pensare che la 6916 di Hellenikon avesse continuato a coprire quell'area del Mediterraneo per il resto del mese di giugno. Nei documenti non c'era nulla sull'incidente del Dc-9, ma alcune pagine erano state censurate, e quindi non potevo escludere che qualcosa fosse stato rilevato.

Rintracciare Bramble non fu facile. Passai intere serate con i centralinisti del servizio informazione abbonati di vari

stati americani prima di riuscirci. L'ufficiale fu molto gentile, ma non aveva idea di che cosa stessi parlando. Non sapeva di nessuna missione che avesse rilevato un attacco contro un aereo civile. Ma allora come si spiegavano i documenti altamente riservati relativi all'incidente di Ustica di cui la Nsa ammetteva di essere in possesso?

«La Nsa ha probabilmente intercettato il flusso di comunicazioni tra membri del governo e militari italiani, relative ma susseguenti all'incidente» mi rispose un ex agente della Cia che avevo conosciuto durante la ricerca per il mio libro sui rapporti tra Stati Uniti e Italia. Secondo lui, l'agenzia americana era in possesso di quello che in gergo è definito «noise» – chiacchiere – sul tema in questione. In quel caso, a spingere la Nsa a negare la declassificazione dei documenti non sarebbe stato il timore che ne venisse divulgato il contenuto, bensì il desiderio di non far sapere di aver avuto accesso a quelle «chiacchiere».

«La National Security Agency non ci tiene a rivelare le sue capacità di intercettazione, né tanto meno ad ammettere pubblicamente di tenere sotto controllo i sistemi di comunicazione di un paese alleato» concluse il mio informatore.

C'era naturalmente anche un'altra spiegazione, molto meno innocente: Inman mentiva e la Nsa aveva informazioni su Ustica ottenute da unità americane in qualche modo coinvolte nell'incidente. Ma era veramente possibile che il pilota di un caccia – americano o meno – potesse fare uno sbaglio di quella portata e buttar giù un aereo passeggeri? In Italia molti sembravano pensarlo. Soprattutto i giornalisti. Io volevo però sentire il parere di un esperto al di sopra delle parti. Mi rivolsi a Frank Del Gandio, il perito a cui la Faa aveva dato l'incarico di investigare l'incidente del Kal 007.

> Non mi fa piacere dirlo [*rispose*], ma un errore del genere è possibile. I caccia di tutto il mondo hanno la cattiva abitudine di mettersi in coda ad aerei passeggeri per fare pratica di intercettazione. Ricevono il segnale acustico di attivazione del missile, poi vedono la lucetta di avvenuta «cattura» del bersaglio e simulano il lancio. È cosa corrente. E nonostante sia necessario che una serie di interruttori siano nella posizione giusta, se si esegue l'intera procedura e si «cattura» il bersaglio, alla fine tutto quello che occorre per lanciare un missile è premere un pulsante. Forse in questo caso il pilota non si è accorto che gli interruttori erano nella posizione che consente il lancio. O forse c'è stato un qualche guasto.

Dopo quella conversazione, venni a sapere di un incidente in cui un aereo della Us Navy aveva lanciato un missile per sbaglio e aveva abbattuto un caccia della Usaf. Era avvenuto sette anni dopo Ustica, proprio a un aereo della *Saratoga* non lontano dalla zona in cui era precipitato il Dc-9 dell'Itavia. Un giovane pilota che aveva da poco preso servizio nello stormo aereo della portaerei americana si era trovato a bordo di un F-14 con il compito di intercettare un F-4 della Air Force. Una volta individuato il bersaglio, aveva armato il suo missile aria-aria Sidewinder e proceduto con il «lock-on» – la cattura del bersaglio con il radar di bordo. Poi, con sua sorpresa, aveva ricevuto il comando «Fox 1» dal Centro informazioni combattimento della *Saratoga*. Nel gergo della Us Navy era l'ordine di lancio del Sidewinder. Il pilota, che aveva già armato un missile a testata attiva ma non ne aveva informato la *Saratoga*, aveva eseguito e lanciato il Sidewinder. Il missile aveva colpito il motore destro dell'F-4. I due piloti avevano fatto appena in tempo a eiettarsi prima che l'aereo precipitasse a mare. Ironia della sorte: un quarto di secolo prima, il padre di quel pilota aveva commesso lo stesso errore, abbattendo per sbaglio un aereo americano al largo delle Filippine.

Il giorno dell'incidente non era stato emesso alcun Notam – l'avviso ai naviganti che segnala un'esercitazione militare – ma parlando con piloti della Us Navy venni a sapere di situazioni in cui poteva mancare il tempo di avvertire le autorità civili. «In qualsiasi momento può capitare che si riceva l'ordine di cambiare programma per un' "uscita d'emergenza"» mi spiegò un pilota. «E quando la portaerei è in acque internazionali, si è sempre liberi di decollare.» Mi resi così conto che il Basso Tirreno, pur non essendo un «punto caldo», era così affollato da risultare a volte più pericoloso dello spazio aereo al confine tra la Germania Occidentale e quella Orientale. Con velivoli civili e caccia militari in continua competizione per lo stesso spazio aereo. «Normalmente si vola al di sotto delle aerovie civili, a un'altitudine inferiore ai 25.000 piedi. Ma è un obbligo, non una scelta. Perché i civili controllano tutte le aerovie al di sopra di quel limite» mi disse un altro pilota con amarezza. «Le autorità civili non fanno che inghiottirsi sempre più spazi assegnati a noi.»

Nessun pilota, italiano o americano, osò confessarmi di aver volutamente effettuato un lock-on di un aereo passeggeri per far pratica, ma molti ammisero che nel Basso Tirreno

l'alta densità del traffico civile «tende a favorire» il lock-on accidentale di velivoli di linea. «Sul Tirreno, ogni sette od otto tentativi di "catturare" un bersaglio col radar di bordo capita di sbagliare e prendere di mira un aereo civile» mi confessò un ex pilota della Us Navy. Da alcuni piloti americani venni inoltre a sapere che anche i sovietici potevano causare problemi al traffico aereo italiano. «Ogni qual volta i sovietici inviavano in Libia i loro "Bear", i turbojet quadrimotori da ricognizione, si servivano delle aerovie civili che sorvolano il Tirreno» mi disse un terzo pilota. «Noi ne eravamo informati in anticipo – attraverso il Notam – ed eravamo pronti a intercettarli nel caso passassero a meno di 200 miglia nautiche dalla nostra portaerei.» I problemi sorgevano quando i piloti sovietici decidevano di cancellare il loro piano di volo. «Chiamavano Roma Controllo e dicevano che dal punto in cui si trovavano avrebbero proseguito con il volo a vista. Fuori delle acque territoriali, e cioè a partire da una dozzina di miglia dalla costa, è permesso. Nelle acque internazionali ognuno è libero di fare quello che vuole.»

La risposta della Us Navy in quei casi non si faceva attendere. Il capitano della portaerei in zona ordinava immediatamente il silenzio radar e radiofonico – per evitare che le emissioni elettroniche segnalassero ai sovietici la posizione della nave – e faceva decollare uno dei suoi E2C col compito di individuare i Bear. Contemporaneamente la squadra aerea entrava in condizione di allerta. I piloti degli F-4 Phantom si riunivano nella «ready room», dove rimanevano ad aspettare fino a quando l'ufficiale di servizio riceveva il segnale di decollo dal capo delle Operazioni aeree. A quel punto i piloti si precipitavano a bordo dei loro Phantom, che trovavano già sistemati davanti alle rispettive catapulte. Nel giro di quindici minuti almeno due caccia erano in volo all'inseguimento dei sovietici, e altri due, posizionati nelle catapulte, erano pronti a seguirli. «I voli fuori programma dei sovietici a noi non davano alcun fastidio. Anzi, servivano a tenerci in esercizio» mi raccontò ancora un altro pilota americano. «Del resto, noi facevamo la stessa cosa a loro in altre parti del mondo.»

Questo gioco di caccia al topo con i russi non solo era condotto in uno dei più affollati spazi aerei del mondo, ma senza che i piloti militari fossero in contatto radiofonico con il traffico aereo. «Quando si vola non si è mai sintonizzati sulla frequenza dei controllori civili. Solo su quella della por-

taerei» mi rivelò sempre lo stesso pilota. «È il controllo della portaerei che pensa a comunicare con l'esterno, anche se di solito preferisce mantenere il contatto radio con la Difesa aerea piuttosto che con i controllori civili.»

Ed era proprio l'impossibilità di comunicare con i piloti militari a innervosire i controllori civili. «Nel Basso Tirreno ogni santo giorno, a qualsiasi ora, vediamo aerei non identificati apparire e scomparire sui nostri schermi radar. Senza Notam, senza piano di volo, senza niente. Altre volte capita che un pilota civile ci informi di un caccia che si è avvicinato più del dovuto» mi disse un controllore. «E poiché non c'è modo di comunicare con quel caccia e avvertirlo del possibile rischio di una collisione, noi possiamo solo stare a guardare e sperare che niente vada storto.»

La scoperta di due radiobersagli dell'Aeronautica militare sulla spiaggia di Baia Domizia e nelle acque dello stretto di Messina dava credibilità all'ipotesi di un missile lanciato durante un'esercitazione e poi finito per sbaglio contro il Dc-9. Durante un'esercitazione un pilota italiano poteva aver lanciato un missile contro uno di quei due radiobersagli colpendo invece il Dc-9.

Volendo saperne di più sullo scenario missilistico, rintracciai gli ingegneri e gli esperti americani che lo avevano studiato. Steve Lund, della McDonnell Douglas, mi confermò la sua diagnosi di allora: «Ho visto le tracce di un aereo che si intersecava con il Dc-9». E non esitò a confidarmi i suoi dubbi sull'atteggiamento dei militari: «Nessuno parlava, nessuno sapeva, e dopo un mese di silenzio ebbi la netta impressione che ci fosse un tentativo di insabbiamento. Non ci davano neppure le informazioni più elementari. Alla fine capii che da parte militare non c'era alcuna volontà di cooperare e che nessuno ci avrebbe mai detto nulla».

Il rappresentante della Federal Aviation Authority, Joseph Pontecorvo, mi disse di aver avuto la stessa impressione: «Mi ricordo che chiedemmo anche i nastri radar della *Saratoga*, ma non ci furono mai consegnati. Ci rivolgemmo alla Us Navy, ma anche da lì non ci fu mandato nulla. Non si riuscì ad avere niente».

Alla Federal Aviation Authority (Faa), dove si era trasferito, trovai John Macidull. Anche se un po' annoiato dall'argomento, mi confermò le conclusioni del suo rapporto dicendomi di esserne «certo al 99 per cento». Mi fece inoltre no-

tare che l'incidente era avvenuto al tramonto e che il secondo aereo proveniva da ovest, una manovra tipica dei caccia che, quando possono, cercano sempre di attaccare dalla direzione da cui provengono i raggi del sole. A suo parere, l'aereo doveva essersi servito di un vettore aereo o marino, perché la manovra d'attacco era cominciata da una distanza – circa 20 miglia – dalla quale era impossibile visualizzare il Dc-9. Dai suoi calcoli il jet risultava aver lanciato il missile quando si trovava tra le 3 e le 7 miglia di distanza dal bersaglio, cioè ai limiti della portata di un missile aria-aria a breve gittata come il Sidewinder americano.

Un'altra persona che aveva analizzato i dati di Fiumicino era il dottor John Transue, un consulente missilistico del Pentagono a cui la Bbc aveva chiesto un parere nel corso di uno speciale su Ustica trasmesso nel 1982. Lo rintracciai in Virginia, dove viveva. «Sebbene i tracciati fossero piuttosto scarni, c'erano abbastanza dati per calcolare velocità, direzione e traiettoria dell'oggetto estraneo. E tutto coincideva con il modus operandi di un aereo che si muoveva ad alta velocità, forse addirittura supersonico. Le prove erano piuttosto convincenti» mi disse.

Sulla natura dell'evento – attacco accidentale o deliberato? – il consulente americano era incerto. Da una parte sapeva che ogni caccia è dotato di un sistema di protezione dell'interruttore principale proprio per evitare il lancio accidentale, dall'altra non se la sentiva di escludere la possibilità che un pilota avesse potuto premere il pulsante non ricordandosi di avere l'interruttore di controllo sulla posizione di lancio. Transue notò inoltre che il missile era stato lanciato da una distanza da cui era impossibile effettuare un'identificazione a vista del bersaglio, ai limiti della portata di un missile a breve gittata. Da quella distanza, secondo lui, era più probabile che fosse stato utilizzato un missile della classe degli Sparrow, cioè di media gittata.

La conclusione dei due americani sulla presenza di un oggetto estraneo confermava i test empirici che la Commissione Luzzatti aveva fatto eseguire con un Dc-9 e un F-104 dell'Aeronautica italiana. Il Dc-9 era stato fatto volare sull'aerovia Ambra 13, in analoghe condizioni atmosferiche e di luce, alla stessa quota e velocità, con i radar di Fiumicino nelle stesse condizioni del 27 giugno 1980. Nella zona dell'incidente, il Dc-9 era stato raggiunto da un F-104 e intercettato. Il test aveva dimostrato che il radar primario di Fiumi-

cino poteva «vedere» abbastanza bene il Dc-9, ma era quasi fuori portata per l'F-104. Durante l'intercettamento il Dc-9 era stato rilevato dal 54 per cento delle battute dal radar primario Marconi e dal 56 per cento delle battute dal Selenia, mentre l'F-104 era stato visto dal 7 per cento delle battute di entrambi i sistemi radar. Conclusione: la simulazione di volo aveva dimostrato che la bassa percentuale di battute dell'oggetto estraneo era in sintonia con la percentuale di quelle di un caccia intercettore che volava ai limiti della portata dei radar di Fiumicino.

A quel punto, per esclusione, conclusi anch'io che non poteva essersi trattato se non un missile. Avevo iniziato a indagare con il dovuto distacco, senza sposare alcuna tesi in modo preconcetto, ma erano i fatti a parlare. I fatti e la logica facevano pensare che ad abbattere il Dc-9 fosse stato un missile lanciato da un intercettore.

Un'ulteriore conferma di questa ipotesi la si ebbe quando Rosario Priore, il giudice che succedette a Santacroce nell'inchiesta, scoprì che, circa un'ora dopo l'incidente, il sistema di registrazione automatica dei telefoni di Roma Controllo aveva casualmente registrato una conversazione relativa al Dc-9 tra tre controllori della base militare di Grosseto che avevano lasciato la cornetta fuori posto.

«Lo so, quello è un F-104... vengo via e boom...»

«Ma è un Phantom...»

«Però anche un Phantom vola pure...»

«Ma si poteva cerca'... ha gli indicatori dietro...»

«Il Phantom è un aeroplano vecchio, c'ha già vent'anni...»

«...il Phantom alla stessa velocità... se vai in volo a 490, 500 nodi, se ti metti...»

«...innanzitutto un Phantom, innalzo la prua, sistemo tutto quanto... se sei a velocità supersonica è meglio evitare tante ore di volo...»

«Oh, questo è il 104, uh quanto polverone! Qui finisce che c'hanno un problema...»

«Però qui c'è un'altra cosa da chiedere: quando l'aeroporto di Ciampino voleva sape', o il comandante... al ministero di Difesa aeronautica lì parlano di tre sul radar...»

«Insomma a questo punto, dove l'avete mandato?»

«La valutazione deve essere che tutti hanno visto...»

«Il discorso è...»

«Dicevano, vicino a 'sta portaerei.»

«Bisogna provarlo.»

«C'hanno provato.»
«Scusa, che c'hanno provato? Non c'hanno nemmeno provato. Perché dopo...»
Era una conversazione incompleta e in molti punti incomprensibile, ma sembrava che qualcuno avesse visto un aereo sconosciuto e avesse pensato che fosse un caccia, più precisamente un Phantom. E trattandosi di un tipo di aerei di cui è dotata la Us Navy, era sorto il sospetto che fosse decollato da una portaerei. Era quello l'aereo che i tracciati radar di Fiumicino avevano colto nel mezzo di una manovra d'attacco contro il Dc-9?

Il giudice Priore aveva inoltre chiesto a un perito inglese di calcolare venti e quota e di indicare il punto in cui sarebbero dovuti ammarare i frammenti leggeri del Dc-9. Ciò permise di ripescare numerosi nuovi pezzi. Con essi emersero anche una mezza dozzina di frammenti metallici estranei alla struttura del velivolo. Appartenevano al serbatoio ausiliario di un aereo militare. Su uno dei frammenti c'era ancora il nome di chi lo aveva fabbricato e il tipo di modello. Era un serbatoio da 300 galloni della Pastushin Industries, una società californiana che produceva serbatoi ausiliari per la Us Navy. Il fatto che fosse stato trovato in pezzi indicava che il serbatoio era stato sganciato da alta quota, e il grado di corrosione del metallo sembrava simile a quello dei frammenti del Dc-9.

Questa scoperta mi sembrò significativa perché sapevo che i serbatoi supplementari, essendo estremamente costosi, non vengono sganciati durante le esercitazioni. In tempo di pace li si sgancia solo in caso di guasti meccanici o di problemi di trasferimento di carburante. Data la vastità del Mediterraneo, sarebbe stata una ben strana coincidenza se uno di quei guasti si fosse verificato proprio nel punto in cui erano ammarati i frammenti del Dc-9.

Parlando con alcuni ex piloti della Air Force e della Navy, venni a conoscenza di due scenari in cui lo sganciamento dei serbatoi supplementari non sarebbe stato invece niente di eccezionale, bensì una manovra di routine: in un'azione bellica, subito prima di un combattimento ravvicinato per massimizzare la manovrabilità del velivolo, o subito dopo un'intercettazione, per ridurre la resistenza aerodinamica e aumentare la velocità al momento del disimpegno.

Se la sera del 27 giugno si fosse verificato un attacco

aereo, le probabilità che un serbatoio ausiliario fosse ammarato nella stessa zona dei frammenti del Dc-9 sarebbero state insomma decisamente alte. Nell'ambito di uno scenario di guerra, mi pareva a quel punto sempre più sospetta la vicenda del MiG libico rinvenuto in Calabria a pochi giorni di distanza dal disastro di Ustica.

VII

I rapporti italo-libici erano di
odio-amore... e il Mediterraneo a
quell'epoca poteva veramente considerarsi
in una situazione esplosiva.

*Umberto Nobili, ex colonnello del Sios alla
Commissione stragi*

Da due ore il giovane pilota libico volava in un paesaggio quasi surreale in cui il colore del mare e quello del cielo si fondevano in un'unica, uniforme massa azzurra. Sospeso a 40.000 piedi di quota nella carlinga del suo caccia, un MiG 23 Flogger E di fabbricazione sovietica, stava entrando nello spazio aereo italiano. Fino a quel momento tutto era andato liscio: F-104 italiani non se ne erano visti. Ma adesso, nell'ultima fase, quando doveva a tutti i costi evitare di farsi intercettare, il carburante era al minimo e l'aereo continuava a bere benzina al ritmo di due litri al chilometro.

Manovrò il suo MiG in una breve picchiata e spense gli strumenti di bordo. Mantenendosi a bassa quota, sorvolò il mare a volo radente per evitare di essere intercettato dal radar della Difesa aerea italiana di Otranto a est e da quello di Siracusa a ovest. A velocità ridotta e a bassa quota il jet prese a consumare carburante in maniera vertiginosa. Ne aveva solo per poche decine di miglia. Era essenziale che si concentrasse sull'equazione quota-rotta-consumo.

A quel punto la sua unica speranza era di atterrare nella base aerea militare di Sant'Anna, vicino a Crotone, e poi consegnarsi alle autorità italiane. La base era a poche miglia, nell'entroterra, e l'avrebbe avvistata solo all'ultimo momento. Volando così basso la sua visuale era ridotta al minimo. Doveva stare particolarmente attento e riconoscere subito la pista di Sant'Anna: il carburante non sarebbe bastato per un secondo accostamento.

La spia rossa aveva già iniziato a lampeggiare. Era solo una questione di minuti. Purché tenesse sempre d'occhio la quota: bassa ma non troppo, per non rischiare di impattare con il terreno sottostante. Adocchiò la piccola baia che stava cercando e vi diresse l'aereo. Ma commise un errore di rotta. Si spostò troppo a ovest e mancò l'approccio alla base di

Sant'Anna finendo invece in una delle zone più impervie della penisola italiana: la Sila. Tutt'intorno solo montagne e burroni. Non c'era spazio per un atterraggio d'emergenza. Trovandosi legato a un velivolo di 20.000 libbre che stava per sfracellarsi sul fianco della montagna, tentò, alla disperata, la manovra di eiezione. Ma l'aereo non disponeva delle cariche esplosive necessarie a catapultarlo fuori dall'abitacolo.

In una frazione di secondo tutto finì. Il jet si schiantò sulla montagna con una violenza tale da strappare gli spallacci e le altre cinghie di sicurezza che legavano il pilota al sedile e scagliarlo fuori. Il corpo cadde su una pietraia a una quindicina di metri dalla carlinga dell'aereo, a mezza costa di una gola profonda cinquecento metri. Sotto, la stretta fenditura precipitava bruscamente e finiva in un torrente. Il pilota morì a Timpa delle Megere, in prossimità del paese di Castelsilano, in provincia di Catanzaro.

Alle 13 del 18 luglio 1980, Francesco Pirro, in servizio presso la stazione dei carabinieri di Caccuri, ebbe al telefono la notizia della caduta di un aereo militare. Poco dopo, due suoi colleghi lasciarono la stazione per raggiungere il punto dell'incidente. Alle 14:15, il comando dei carabinieri di Crotone venne informato del fatto dal sindaco di Castelsilano. A sua volta il capitano Vincenzo Inzolia telefonò sia ai vigili del fuoco di Crotone sia al suo diretto superiore, il comandante della Legione Calabria, che gli ordinò di andare a ispezionare il relitto.

Era la seconda volta in meno di un mese che Inzolia si occupava di un aereo precipitato. Ventidue giorni prima, nella notte tra il 27 e il 28 giugno, tre ore dopo l'esplosione del Dc-9, aveva chiesto a un sottufficiale dell'aeroporto di Crotone di mettersi in comunicazione con la sala operativa di Martina Franca per avere dettagli sull'incidente.

«Sono il maresciallo Malfa di Crotone» aveva detto l'aviere. «Il capitano dei carabinieri del... di Crotone... mi ha chiesto delle particolarità o delle informazioni di un incidente di un Dc-9.»

Martina Franca: «Perché le ha chieste?».

Crotone: «Ma non lo so, io...».

Martina Franca: «Eh guardi purtroppo... siete interessati direttamente alle operazioni di ricerche?».

Crotone: «No, noi no».

Martina Franca: «Ecco, guardi io purtroppo sono direttamente interessato... quindi ho i minuti contati, se sono notizie importanti per la ricerca me le dica, altrimenti non posso darle notizie».

Crotone: «Va bene, siccome il capitano dei carabinieri... il comandante dei carabinieri di Crotone... voleva sapere delle informazioni circa questo incidente...».

Martina Franca: «Guardi non le posso dire ancora niente di... di sicuro».

Crotone: «D'accordo».

Anche il colonnello Lippolis, che la notte del 27 giugno aveva diretto le operazioni di soccorso da Martina Franca, fu nuovamente mobilitato. Dopo aver chiesto ai suoi assistenti di informarsi con procedura d'urgenza sulla posizione di tutti gli aerei militari italiani, il colonnello ordinò l'immediato invio sul posto di un elicottero.

Non capitava tutti i giorni che un caccia libico precipitasse sul territorio italiano, ma gli uomini di Lippolis giunti a Timpa delle Megere, non furono sorpresi dalla nazionalità del jet. In quel periodo e in quella fetta di spazio aereo, gli sconfinamenti di aerei libici si succedevano con frequenza allarmante. Fino ad allora si era sempre trattato di semplici tentativi di incursione, di «assaggi» per studiare la difesa aerea, il suo potenziale, la sua prontezza e la sua efficienza. Non appena si accorgevano di esser stati identificati, si allontanavano senza ulteriori provocazioni. Tutti sapevano che in quella zona la rete di protezione radar aveva più buchi di un groviera. Lo sapevano gli italiani, lo sapevano gli americani e lo sapevano, evidentemente, anche i libici.

Una volta raggiunto il luogo dell'incidente, i cinque vigili del fuoco del distaccamento di Crotone si resero conto di non avere le attrezzature adatte per raggiungere il relitto. Per tirare su il corpo del pilota ci sarebbero volute funi molto più lunghe di quelle a loro disposizione. Si rivolsero ai colleghi di Catanzaro chiedendo altre funi e un faro, nel caso la ricerca si fosse protratta fino a tardi. Alle 15:30 il caposquadra Giovanni Paolucci, assieme a un vigile, lasciò la stazione di Catanzaro su una campagnola rossa con a bordo un faro elettrogeno. Nel tragitto, Paolucci si rammentò che meno di un anno prima era stato chiamato a intervenire in una situazione simile. Due caccia della Us Navy erano preci-

pitati nei pressi del paese di Filadelfia. Nel corso di una serie di evoluzioni in volo, i due piloti si erano toccati con le ali e avevano perso il controllo dei rispettivi aerei. Erano però stati più fortunati del libico ed erano riusciti a salvarsi paracadutandosi a terra.

La zona era stata già circondata dai soldati, ma il ciglio del burrone in cui era caduto l'aereo brulicava di gente: c'erano i vigili di Crotone, i carabinieri, e molti abitanti del luogo. Dall'alto Paolucci abbracciò con lo sguardo l'intera vallata e, seminascosti dalla vegetazione, vide rottami dell'aereo. Il suo piano era di calarsi con le funi, legare il cadavere a un pezzo di scala antincendio, da usare a mo' di barella, e poi tirarlo su. Con altri tre vigili cominciò a scendere. Il terreno era friabile per via delle piogge dei giorni precedenti. Intorno la vegetazione era scarsa e non c'erano tracce né di fuoco né di fumo. Trovarono il corpo vicino alla carlinga. Il pilota aveva perso il casco, il bulbo dell'occhio sinistro era fuoriuscito dall'orbita e la testa era spaccata, come tranciata da un colpo di scure. Il libico, un uomo piuttosto robusto di carnagione scura, aveva ferite un po' ovunque, ma non sanguinava più.

Mentre i vigili si preparavano a spostare il cadavere, spuntarono come dal nulla due ufficiali dell'Aeronautica. Stavano esaminando un frammento dell'aereo e discutendo sul tipo di velivolo. «È un MiG-19.» «No, credo sia un MiG-23.» Paolucci era sorpreso. Nessuno gli aveva detto che qualcuno era già sceso prima di lui. I due, venuti dalla base di Gioia del Colle, continuarono la loro conversazione ignorando i vigili. Poi si allontanarono.

Essendo il più anziano e avendo maggiore esperienza di cadaveri, Paolucci si mise dalla parte più raccapricciante – quella della testa – e con due vigili sollevò il corpo. Usando le corde del paracadute lo legarono alla scala. Paolucci rimase giù per aiutare a spingere l'improvvisata barella, mentre gli altri vigili tornarono sul ciglio del burrone a tirare.

L'operazione di recupero fu lenta e difficoltosa. C'erano canaloni d'acqua da attraversare, rocce e buche. La barella si rovesciò più volte e Paolucci dovette rigirarla. Arrivò il crepuscolo e in fondo al canalone cominciò a farsi buio. Fu acceso il faro della jeep dei vigili di Catanzaro. La risalita durò più di un'ora. Erano circa le 21:30 quando Paolucci arrivò in cima, stremato. Intorno a lui si assiepò una folla di spettatori.

Nonostante i posti di blocco dei carabinieri, sul ciglio del canalone c'era ormai mezzo paese.

La salma venne portata nel cimitero di Castelsilano e affidata all'ufficiale sanitario locale, il dottor Francesco Scalise. «Cadavere di sesso maschile, di razza bianca, dell'apparente età di 25 anni, che indossava una tuta avion, una maglietta bianca e un guanto di pelle scura, nonché avvolto da parte di tela da paracadute» scrisse nel rapporto. Secondo il dottor Scalise la morte era stata causata dalla «frattura della base cranica conseguente ad urto violento contro corpo contundente duro», e risaliva alle 11:30 circa di quel giorno. Il medico dispose la sepoltura immediata, in quanto «cominciava a emanare cattivo odore». La salma venne rinchiusa in una bara non zincata e tumulata in un loculo del cimitero di Castelsilano.

Prima di tornare in caserma, i carabinieri effettuarono una perlustrazione della zona dell'incidente. Verso valle, poco distante dal punto in cui era stato rinvenuto il cadavere, trovarono, intriso di sangue, il casco del pilota. Raccolsero inoltre due testimonianze dirette. La prima era di una contadina analfabeta che parlava solo il dialetto locale. Servendosi della figlia come interprete, la donna disse di aver notato un aereo, proveniente da sudest, che volava pericolosamente basso. Lo aveva visto scomparire in un vallone, da dove aveva sentito provenire un forte boato e poi aveva visto levarsi delle fiamme. La seconda testimonianza era di un pastore che alla stessa ora stava pascolando il suo gregge nelle vicinanze e che disse di aver notato un aereo in volo a bassa quota proveniente da nordovest. Non aveva però udito scoppi né visto fiamme.

Il giorno successivo, sabato 19 luglio, il colonnello Umberto Nobili era a casa a Firenze, quando il telegiornale diede la notizia della caduta del MiG. L'incidente lo riguardava perché dal gennaio di quell'anno lavorava alla seconda sezione del II Reparto dell'Aeronautica, il Sios, con l'incarico di occuparsi dei paesi del Nordafrica, Libia inclusa. «Sapevo che c'era una situazione di estrema delicatezza e che il Mediterraneo a quell'epoca poteva veramente considerarsi in una situazione esplosiva o comunque di estrema delicatezza. Sto parlando di un periodo storico nel quale si verificarono una serie di rapporti estremamente ambigui con la Libia, una sorta di rapporto odio-amore: il colonnello Gheddafi tuonava contro di noi e proferiva minacce nei nostri confronti, mentre un contingente di nostre persone lasciava l'Aeronau-

tica per andare in Libia» aveva successivamente testimoniato Nobili in Parlamento.

Dopo essermi fatto inviare copia della testimonianza rilasciata da Nobili alla Commissione stragi, riuscii a ottenere il suo numero di telefono di casa a Firenze. Lo chiamai, e come in altre occasioni credo di esser stato aiutato dal fatto di telefonare da New York. Quando arriva una chiamata intercontinentale, è più difficile sbattere giù la cornetta. Nobili dichiarò la sua disponibilità a parlarmi, purché fosse di persona. Non era argomento da trattare al telefono.

L'appuntamento venne fissato a Roma, in piazza del Pantheon, di fronte a via del Seminario. Arrivai per primo con una copia de «L'Europeo» sotto il braccio, come segno di riconoscimento. Ci sistemammo in un tavolo appartato del bar di fronte al Pantheon. Estrassi il mio microregistratore, ma Nobili mi disse gentilmente di metterlo via. Era disposto a parlare purché non registrassi nulla. Non cercai di fargli cambiare idea. Si era fatta l'ora di pranzo ma, non volendo perdere tempo, dissi al cameriere di portarmi solo un succo di pomodoro. Nobili, forse per cortesia, fece lo stesso.

«Nel maggio-giugno 1980 dalla Difesa aerea ci venivano continuamente segnalati avvicinamenti e tentativi di infiltrazione nel nostro fianco meridionale» mi disse.

«Erano aerei libici?»

«Sì.»

«Eravate certi della loro nazionalità?»

«Be', veramente... era una cosa curiosa. Normalmente sapevamo sempre in anticipo di loro manovre, ma in quel caso non riuscivamo a ricollegare quelle intrusioni a nessun tipo di manovra libica. Non visualizzavamo e non avevamo alcuna segnalazione di esercitazioni libiche nella zona. La cosa ci sorprese non poco.»

«Pensaste comunque ai libici.»

«Sapevamo solo che erano aerei che venivano da sud e quindi deducemmo fossero libici.»

Cambiando argomento, gli chiesi poi del MiG precipitato sulla Sila.

«La mattina di lunedì 21 luglio, il III Roc di Martina Franca recuperò alcuni dei pezzi più significativi del MiG, incluse la strumentazione della cabina di pilotaggio e parte della struttura, e li inviarono da noi al II Reparto. Quel giorno presi un treno presto per poter arrivare in ufficio alle

8. Trovai il reparto in ebollizione. Sul pianerottolo un collega mi disse: "Sta tutto nella sala-situazioni". Andai subito lì e vidi rottami di ogni genere, parti di flap, la strumentazione, quasi tutto il compressore. Sarà stato almeno il 10 o il 20 per cento dell'aereo.»

«Che cosa pensò di quell'incidente?»

«Chiesi se erano state trovate apparecchiature di controllo delle contromisure elettroniche, di quelle per l'acquisizione di dati sulla copertura radar, perché avevo il sospetto che fosse entrato per acquisire elementi sui nostri radar e per segnalare alla propria intelligence il livello di penetrabilità della nostra rete.»

«Era così?»

«Apparentemente no. Mi fu detto che non c'era alcuna traccia di apparecchiature elettroniche.»

Un incidente del genere non poteva non suscitare l'attenzione degli americani. Si trattava di un MiG penetrato nello spazio aereo di un paese della Nato. Mi pareva interessante sapere come era stato classificato. Defezione? Oppure cosa? Tra le carte inviatemi dal Dipartimento di Stato in seguito a una richiesta con il Foia, trovai un telegramma inviato il 21 luglio dall'ambasciatore americano a Roma, Richard Gardner, al Dipartimento di Stato e per conoscenza alla Cia, al Pentagono e alla Nsa, in cui comunicava la notizia del MiG.

> La stampa italiana [*riportava*] ha annunciato il rinvenimento di un MiG-23 di fabbricazione sovietica con gli emblemi dell'aviazione libica nella campagna vicino a Catanzaro [...]. Si è saputo che il MiG aveva praticamente esaurito il carburante e se non fosse precipitato sarebbe comunque dovuto atterrare in un qualche aeroporto italiano nella zona [...] La stampa sostiene che potrebbe trattarsi di un pilota che cercava rifugio politico. Riferimenti a possibili legami tra aerei militari come questo e il recente incidente del Dc-9 dell'Itavia al largo della Sicilia, hanno ravvivato l'interesse per quell'evento [*Ustica*]. Le autorità militari italiane hanno circondato la zona in cui è precipitato il MiG e ne stanno bloccando l'accesso. Conseguentemente è difficile trovare conferma alle varie notizie che circolano a proposito dell'incidente.

In realtà, prima ancora che Gardner inviasse il telegramma, il capo della Cia a Roma, Duane Clarridge, detto Dewey, aveva avviato trattative con le autorità italiane per un

invio di esperti americani a Timpa delle Megere. In vent'anni di carriera nella Cia, Clarridge aveva girato il mondo, dall'Asia all'Europa, distinguendosi per il suo attivismo e i suoi metodi poco ortodossi. Nonostante in quel periodo a Langley soffiasse un vento di riforma, restava un amante del rischio. Nel luglio del 1980 in Italia stava progettando una delle operazioni più azzardate della sua carriera: un accordo segreto tra la Cia e il Pci. L'idea era tipica del suo modo di pensare: allo stesso tempo pragmatico e spericolato. La battezzò Operazione soluzione finale, e doveva risolvere una volta per tutte «il problema comunista» in Italia. Clarridge era convinto che il programma di politica interna del Pci fosse sufficientemente moderato da risultare accettabile agli stessi industriali italiani, e pensava che soltanto un accordo con i comunisti potesse restituire governabilità al paese e permettere le riforme necessarie a rivitalizzarne l'economia.

Dal suo punto di vista, i legami tra Pci e Mosca costituivano l'unico vero problema. L'idea che stava in quel momento valutando era di proporre un accordo in tre fasi, ognuna delle quali prevedeva il superamento di una serie di test da parte della leadership del Pci. A ogni passo compiuto dai comunisti doveva corrispondere un passo degli americani, in un graduale ma sistematico processo di avvicinamento che si sarebbe concluso da parte comunista con il definitivo abbandono di ogni legame economico, politico e ideologico con Mosca, da parte americana con il riconoscimento della legittimità dell'aspirazione del Pci di andare al governo. Naturalmente il progetto prevedeva che tutto avvenisse nella massima segretezza e che le trattative fossero condotte dalla Cia con un numero ristretto di alti dirigenti comunisti[1].

Avevo saputo di quel piano durante le ricerche per il mio libro, già ricordato, sui rapporti Italia-Usa. La stessa fonte che me ne aveva parlato mi disse che Clarridge si era occupato del MiG libico precipitato sulla Sila. L'ex addetto dell'Aeronautica americana a Roma, Richard Coe, che nel frattempo aveva lasciato il servizio per diventare pilota civile, mi aveva detto di non aver avuto a che fare con quel MiG. Il fatto che fosse stata invece la Cia a occuparsene non poteva non insospettirmi.

[1] L'Operazione soluzione finale verrà successivamente bloccata dall'ambasciatore Richard Gardner. Rinvio chi volesse avere maggiori dettagli al mio *Rimanga tra noi: l'America, l'Italia, e i segreti di 50 anni di storia*, Leonardo, Milano 1991.

Sapendo che Clarridge era stato costretto a dimettersi dalla Agency in seguito allo scandalo dell'Irangate, mi misi sulle sue tracce. Dopo un breve giro di telefonate, ottenni il suo numero in California, dove lavorava per una grossa industria militare americana.

Quando gli dissi che mi occupavo di Ustica, la sua risposta fu immediata. «Per me è stato un non-evento. Non me ne sono mai occupato, né mi ha mai interessato. Non posso minimamente aiutarla.» Dal tono della voce capii che Clarridge non era tipo da dilungarsi al telefono con un estraneo. Venni al sodo e gli chiesi se poteva confermarmi il suo coinvolgimento nella vicenda del MiG. «Non c'è niente di particolarmente segreto o eccitante» mi disse. Aveva ricevuto una telefonata dal generale Zeno Tascio: aveva urgente bisogno di vederlo. Il *chief of station* era andato a trovarlo in ufficio ed era stato informato della caduta del MiG. Tascio voleva sapere se era interessato a mandare degli esperti ad analizzare i numeri di matricola del relitto per raccogliere informazioni sulle esportazioni di caccia sovietici.

Non solo Clarridge era interessato, ma si trattava di un'operazione consona al suo modo di agire: rapida e segreta. «L'analisi dei numeri di matricola è una specialità della Cia» gli aveva detto. «Possiamo mandare un nostro esperto assieme a qualcuno della Foreign Technology Division, la divisione dell'Aeronautica americana specializzata nell'analisi della tecnologia straniera.» Tascio lo aveva esortato a organizzare il tutto in tempi strettissimi, perché la Libia avrebbe certamente richiesto il relitto.

Clarridge aveva fatto ritorno all'ambasciata per informare i suoi superiori di Langley. Nel giro di un paio di giorni gli americani avevano costituito un team con esperti sia della Cia che della Foreign Technology Division. La loro visita a Roma era rimasta segreta, e a coordinarla era stata la Cia. Non ne era stato messo al corrente neppure l'ufficio dell'addetto della Air Force. Per questo Coe non ne sapeva nulla.

Gli esperti americani si erano recati dapprima negli uffici di Tascio, successivamente avevano dato un'occhiata ai frammenti del MiG portati a Roma e quindi avevano preso un aereo per Crotone, dove li attendeva una jeep dell'Aeronautica che li avrebbe portati a Timpa delle Megere. Terminata l'ispezione, gli americani erano tornati a Roma, dove si erano incontrati con Clarridge. Non avevano trovato nulla di parti-

colarmente interessante, ma la missione era stata utile, se non altro per i numeri di matricola.

Clarridge non si ricordava la data esatta di quella spedizione a Timpa delle Megere. Mi disse solo che il suo colloquio con Tascio doveva essere avvenuto prima che la notizia del MiG diventasse di dominio pubblico. Se la zona fosse stata già invasa da curiosi e da giornalisti, non avrebbe mai inviato un suo uomo. Ebbi allora il sospetto che quella missione americana fosse avvenuta prima del 18 luglio, giorno in cui il MiG risultava ufficialmente essere caduto. Ma allora quando era precipitato il MiG? E che motivo poteva avere l'Aeronautica italiana di tenerne nascosta la caduta, a meno che non fosse collegata alla vicenda di Ustica? La telefonata fatta la notte del 27 giugno dal capitano Inzolia per chiedere notizie sul Dc-9 a Martina Franca mi faceva pensare che un collegamento ci fosse.

Tra l'altro, la versione ufficiale era resa ancor meno credibile dal fatto che quel venerdì 18 luglio era stata effettuata un'esercitazione antincursione della Nato nello Ionio, proprio davanti alla Sila. Denominata Demon Jam, l'esercitazione aveva interessato intercettori italiani e tedeschi e varie unità della Marina italiana. Lo scopo era di verificare le capacità operative della Difesa aerea attraverso la simulazione di tentativi di penetrazione da parte di caccia nemici provenienti da sud. Possibile che il MiG libico fosse penetrato proprio quel giorno senza esser avvistato? Il fatto era senza dubbio singolare, ma non del tutto impossibile. L'ex addetto militare Richard Coe mi ricordò tutti MiG cubani che erano riusciti ad atterrare nella base aerea di Homestead in Florida senza esser avvistati. Ma non mi convinse. Anche perché la spiegazione data dai libici era piena di contraddizioni.

Innanzitutto non era chiara l'identità del pilota. Sul casco, in caratteri latini risultava scritto il nome Ezzedin Koal, ma nella richiesta al governo italiano l'ambasciata libica di Roma aveva chiesto il rimpatrio di un pilota di nome Fadal el Adhjn. A sentire i libici, il pilota era decollato dalla base aerea di Benina, a Bengasi, alle 9:54 del mattino per una missione di addestramento in formazione con altri due MiG. Anziché assumere la prua prevista di 305 gradi per fare ritorno alla base, il pilota aveva poi assunto prua 330 gradi ed era scomparso dai radar libici pronunciando frasi sconnesse. Si era poi diretto verso le coste italiane per schiantarsi presso Castelsilano a causa di uno «stato di progressiva perdita di

coscienza attribuibile a fattori patologici non ulteriormente precisabili». Da una successiva perizia condotta dagli inquirenti venni però a sapere che i dati forniti dai libici erano incompatibili con la loro stessa versione dell'incidente. Tripoli aveva sostenuto che solo dopo lunghe e laboriose manovre il pilota aveva fatto rotta verso la Calabria. Ma i conti non tornavano. Se il MiG avesse compiuto tutte quelle manovre, non avrebbe avuto sufficiente carburante per gli 800 chilometri che lo separavano dalla costa italiana. Avrebbe esaurito il carburante a circa 130 chilometri dalla Calabria.

Non ero l'unico a nutrire sospetti. Nel 1980, il giudice Giorgio Santacroce, di fronte alle contraddizioni e alle incongruenze sull'identità del pilota, sulla data e sulla natura dell'incidente, aveva ordinato di riesumarne il cadavere e sottoporlo a regolare autopsia. Nel pomeriggio del 22 luglio la bara era stata trasportata nell'obitorio del cimitero e lasciata aperta in una stanza per tutta la notte successiva.

La mattina del 23 aveva avuto luogo l'autopsia, tra un viavai di elicotteri, poliziotti, carabinieri, ufficiali dell'Aeronautica e agenti dei servizi segreti in borghese che scattavano fotografie e facevano domande. L'autopsia era stata affidata a due medici locali, il patologo Erasmo Rondanelli e il cardiologo Anselmo Zurlo. I medici avevano rilevato che il cadavere era «in avanzato stato di decomposizione [...] con necrosi gassosa e presenza di numerosi nidi di larve», e, sulla base delle testimonianze, avevano concluso che la morte era avvenuta cinque giorni prima, cioè il 18 luglio. A queste conclusioni, un supplemento di perizia ne aveva però aggiunte altre discordanti. La sera stessa dell'autopsia i due medici avevano stilato una memoria aggiuntiva nella quale avevano descritto come «avanzatissimo» lo stato di decomposizione raggiunto da ogni organo e avevano fatto conseguentemente risalire la morte a una ventina di giorni prima, quindi in una data attorno al 27 giugno. Per motivi mai chiariti, questa perizia aggiuntiva non era stata però messa a verbale.

Due giorni dopo, il 25 luglio, Rondanelli e Zurlo avevano ricevuto una richiesta di convocazione da parte del capitano dei carabinieri di Crotone, Vincenzo Inzolia. In caserma Inzolia li aveva fatti incontrare, senza fare presentazioni, con un signore vestito di bianco venuto da Roma per parlare dell'autopsia. Poco dopo il capitano con una scusa era uscito dalla stanza lasciando soli i suoi ospiti. Zurlo e Rondanelli erano rimasti sorpresi. Non avevano capito il motivo di quella

convocazione. Il signore in bianco – era stato subito chiaro ai due medici – era un collega. Per l'esattezza, si trattava di un ufficiale medico dell'Aeronautica. «Ci mostrò una foto polaroid del pilota, ci disse che si vedeva chiaramente che era morto da poco, che retrodatare il decesso era sbagliato» ha ricordato in un'intervista Anselmo Zurlo. «Insomma, tentò di convincerci che stavamo prendendo una bufala.»

L'ufficiale medico non era stato l'unico a sostenere che i due medici di Crotone avessero commesso un errore. Una successiva indagine condotta dalla Commissione stragi aveva concluso che la loro non era stata in realtà un'autopsia, ma «una semplice ricognizione del corpo del pilota libico, senza prelievo di organi per accertamenti di laboratorio, senza un minimo di accuratezza e di professionalità». Sulla data della morte, gli esperti a cui la Commissione aveva chiesto una consulenza avevano dato ragione al medico dell'Aeronautica: «Non ci sembra giustificata la retrodatazione della morte che [...] sarebbe contenuta in una relazione peritale supplementare dei professori Zurlo e Rondanelli. In base agli elementi disponibili si ritiene che la morte del pilota libico del MiG-23 si sia verificata in occasione e per causa dell'incidente aereo del 18 luglio 1980».

Si era forse trattato di un tentativo di screditare Zurlo e Rondanelli per evitare che i due incidenti, quello del MiG e quello del Dc-9, venissero collegati? Qualcuno stava cercando di insabbiare tutto? La vicenda del cadavere del pilota era senza dubbio strana. Poche ore dopo il ritrovamento già emanava cattivo odore e per questo era stato seppellito; quando era stata fatta l'autopsia, il supplemento di perizia era scomparso e i medici avevano poi ricevuto quell'insolita visita di un ufficiale dell'Aeronautica che voleva far loro cambiare idea. Insomma c'era ragione di diffidare.

A nutrire sospetti, scoprii, era anche Enrico Brogneri, l'avvocato che la sera del 27 giugno aveva visto un caccia sorvolargli la macchina a bassissima quota. Quando lo chiamai nel suo studio di Catanzaro, mi disse che leggendo di quel MiG aveva subito pensato al «suo» caccia. «Che strano!» aveva detto alla moglie. «È come se fosse caduto adesso l'aereo che io ho visto cadere un mese fa. Proprio qui vicino, a pochi chilometri da Catanzaro, dove mi aspettavo che cadesse quell'altro.»

L'avvocato mi rivelò di esser stato particolarmente incu-

riosito dagli articoli che avanzavano l'ipotesi di un collegamento tra il MiG e il Dc-9 esploso una ventina di giorni prima. «Pensai che fosse l'aereo che avevo visto io e che era stato tenuto nascosto» mi disse. C'erano solo due problemi: il MiG veniva descritto di colore sabbia del deserto, mentre l'aereo che aveva visto lui era grigio-celeste, e dalle fotografie sui giornali il MiG 23 sembrava avere una sagoma diversa da quella del «suo» caccia: le ali non formavano affatto un delta. Se riguardo al colore l'avvocato ammetteva di potersi essere sbagliato – le luci della strada potevano averlo alterato –, era invece certo della sagoma a forma di delta. Brogneri non era riuscito a spiegarsi quest'incongruenza. In seguito però, era venuto a sapere che il MiG-23 è un caccia dotato di ali a geometria variabile che, quando sono retratte, si ricongiungono alla parte posteriore della fusoliera dando al velivolo una sagoma che può ricordare un delta. Allora, Brogneri non aveva avuto più dubbi: il MiG libico era caduto il 27 giugno e, per qualche motivo, era stato tenuto nascosto fino al 18 luglio.

VIII

Mi ricordo di essere atterrato varie volte
anche dopo il tramonto.

Pietro Trevisan, ex capoprogetto del Tornado

Indagare su Ustica, per me fu come entrare in un buco nero. Più cercavo di approfondire, più diventava difficile tornare indietro. Per l'incredibile quantità di tempo e di energie che vi investivo, e per orgoglio. Ma di questo me ne resi conto solo più tardi. Molto più tardi. I primi passi li feci carico di entusiasmo e di ottimismo. A farmi sperare era soprattutto la consapevolezza che quello di Ustica era diverso dagli altri «misteri» italiani. Nel caso della strage di Stato o di quella di Bologna, si poteva pensare che solo gli attentatori e gli eventuali mandanti sapessero che cosa era successo. Nella vicenda di Ustica, anche se fosse stata colpa di un singolo pilota, molti altri dovevano necessariamente essere a conoscenza di quello che era accaduto. Dovevano esserci tracce, testimoni, indizi, perché un aereo non poteva scomparire nel nulla.

Decisi di passare al vaglio ogni possibile, o solo ragionevole, spiegazione con l'obbiettivo di escludere progressivamente tutte le ipotesi, eccetto una. Quale, non sapevo proprio. La spiegazione più semplice e più logica mi pareva quella del missile impazzito, lanciato durante un'esercitazione. Decisi dunque di cominciare dalla pista italiana.

Per anni in Italia il «partito del missile» aveva accusato l'Aeronautica di aver insabbiato o depistato le indagini, e leggendo il Rapporto Pisano ebbi per la prima volta l'impressione che fosse un'accusa giustificata. Non riuscivo a capacitarmi come il generale avesse potuto ignorare tutti gli indizi che puntavano al missile. Per non rischiare però di giungere a conclusioni avventate, decisi di chiedere un incontro a quattr'occhi con il generale Zeno Tascio, il capo del Sios all'epoca dell'incidente.

Probabilmente se avessi chiamato da Roma e mi fossi presentato come un giornalista interessato a Ustica, non sarei neppure riuscito a parlargli al telefono. Invece la telefonata

dall'America produsse ancora una volta l'effetto desiderato e ottenni un appuntamento.

Andando all'università, per anni ero passato davanti al palazzo del ministero dell'Aeronautica, ma non avevo mai avuto motivo di entrarci. Quel giorno, un aiutante di Tascio venne ad accogliermi al posto di guardia dell'ingresso principale. Mi accompagnò nell'ufficio del generale, una stanza imponente, dai soffitti altissimi, con raffinati pannelli di legno. Imponente era anche la scrivania dietro cui era seduto Tascio, che fu molto cordiale, ma si comportò come il tipico uomo dell'intelligence: fece in modo che a parlare e a rispondere alle domande fossi io e non lui. Si limitò a dire che le conclusioni del collegio peritale presieduto dal professor Mario Blasi erano a suo parere del tutto inattendibili. «Ma che missile e missile?!?» tagliò corto alla fine della conversazione.

Avevo ingenuamente sperato che dal colloquio venisse fuori qualcosa di significativo, magari solo un dettaglio, un particolare di qualche interesse per la ricostruzione degli eventi. Invece l'incontro fu del tutto inconcludente. Ma in fondo, quasi inconsciamente, il fatto mi dava un senso di liberazione. Perché avevo scoperto che, nonostante il suo disprezzo per i sostenitori dell'attacco missilistico, in realtà Tascio non aveva argomentazioni che mettessero seriamente in discussione quello scenario. Uscendo dal portone del ministero dell'Aeronautica, mi voltai indietro a guardare l'imponente edificio di travertino bianco come uno si volta a guardare un ostacolo in cui per poco non è inciampato.

Evidentemente neppure il giudice Priore fu convinto dalle argomentazioni del generale Tascio perché, poco dopo quel mio incontro, decise di incriminarlo assieme a Pisano e ad altri sette generali. Le accuse andavano dal «falso in atto d'ufficio» al «favoreggiamento», dalla «distruzione o occultamento di atti veri» all'«alto tradimento». Dai capi di imputazione risultava che la documentazione fornita dall'Aeronautica agli inquirenti era stata «largamente incompleta e nel complesso non attendibile». Nastri radar e registrazioni di telefonate erano stati inspiegabilmente distrutti, documenti ufficiali erano scomparsi, erano state alterate le date di telex e molte informazioni erano state sottratte agli inquirenti. Nel registro delle presenze nella sala operativa di Roma Controllo erano state trovate le copie dei fogli di tutti i giorni di giugno

eccetto il 27, mentre dal centro radar di Licola erano scomparsi tutti i registri contenenti i dati annotati manualmente dai radaristi.

Anche i rapporti di fine missione del poligono di Salto di Quirra davano adito a sospetti. A farmelo notare fu Paolo Miggiano, un esperto di questioni militari al servizio dei familiari delle vittime. Al telefono, Miggiano mi aveva aiutato a ricostruire lo scenario aereo della notte del 27 giugno sulla base di documenti e rapporti a cui aveva avuto accesso in quanto perito di una delle parti. In occasione delle ferie estive, lo andai a trovare a Roma. Nel suo appartamento, nei pressi della città universitaria, aveva raccolto un imponente archivio di centinaia di pagine di documenti. Passammo alcune ore a rovistare tra le carte analizzando grafici di tracciati radar, esaminando perizie e rileggendo testimonianze, finché la nostra attenzione si concentrò sui rapporti di fine missione del poligono di Salto di Quirra. Miggiano mi fece notare un'incongruenza piuttosto sospetta: la numerazione di quei rapporti registrava un improvviso e insolito cambiamento. Fino alla missione 465, quella del 24 giugno 1980, i numeri di protocollo salivano progressivamente. Ma la missione successiva, relativa al volo di addestramento di un elicottero dell'Esercito, era registrata con un numero inspiegabilmente più basso, il 438. Poi i numeri riprendevano a salire, ma da quel numero. La missione successiva, che aveva previsto il lancio di 10 razzi sperimentali, era infatti la 439. Quella subito dopo, condotta il 27 giugno 1980, era la 440. Alle 10:40 registrava il decollo di un Tornado dell'Aeritalia, alle 11:12 il lancio del missile – che l'Aeronautica aveva identificato come un Kormoran – e alle 11:15 l'atterraggio a Decimomannu. In tutto il volo era durato 35 minuti.

A che cosa si doveva attribuire lo strano cambiamento nella numerazione? Se i numeri di protocollo erano registrati in crescendo, perché per due missioni prima di quella del 27 giugno, i numeri tornavano improvvisamente indietro? Qualcuno aveva forse maldestramente tentato di celare il lancio di un missile nel cielo di Ustica?

Consultai vari esperti di missili, sia a Washington che a Londra, per sapere se un Kormoran poteva aver abbattuto il Dc-9. Mi fu però risposto che si trattava di un missile che, una volta lanciato da un aereo, scende verso la superficie del mare, vola radente sull'acqua e colpisce bersagli che si muo-

vono a una media di 15 nodi all'ora. Gli esperti ritenevano impensabile che un Kormoran potesse aver centrato un Dc-9 che volava a 25.000 piedi di quota e 450 miglia nautiche all'ora.

Decisi di rivolgermi comunque ai produttori del Tornado e agli stessi piloti collaudatori. La Panavia, il consorzio anglo-italo-tedesco che produceva il cacciabombardiere, mi spedì a New York le copie dei bollettini interni riguardanti il periodo 1975-1980. Leggendoli, venni a sapere che dall'estate del 1979 all'autunno del 1980 il prototipo italiano P-09 era stato a Salto di Quirra per test di «separazione di carichi», che includevano il lancio di missili Kormoran e Sidewinder. Possibile che, anziché un Kormoran, quel giorno fosse stato lanciato un Sidewinder? Un Sidewinder avrebbe senza dubbio potuto abbattere il Dc-9.

Ottenni il numero di telefono di Egidio Nappi, uno dei quattro piloti che avevano condotto quei test sul Tornado. Lo chiamai a casa a Torino e gli spiegai che stavo cercando di ricostruire gli eventi del 27 giugno. Nappi si dichiarò disposto ad aiutarmi, e mi suggerì di richiamarlo un paio di giorni dopo. Sarebbe andato a controllare negli archivi dell'Aeritalia.

Quando gli ritelefonai, mi disse di aver chiesto a un archivista della società di verificare il contenuto del rapporto di fine missione del giorno in questione. Il decollo del Tornado risultava essere avvenuto alle 10:50 – dieci minuti dopo l'orario registrato a Salto di Quirra – e l'atterraggio alle 12:05 – mezz'ora dopo l'orario che appariva nel protocollo redatto dal capo ufficio operazioni del poligono di tiro. Ma la novità più esplosiva non riguardava le incongruenze di orario. «I documenti parlano di un missile aria-aria, un Sidewinder per la precisione» mi comunicò Nappi.

Non potevo crederci. Lo pregai di fare un'ulteriore verifica, di assicurarsi che quelle informazioni fossero relative alla missione del 27 giugno 1980. Un paio di giorni dopo lo richiamai, ed ebbi la conferma definitiva.

Possibile che nel suo rapporto l'Aeronautica si fosse sbagliata di missile? Una semplice disattenzione? Era più logico pensare che ci fosse stato un tentativo di insabbiamento. Per questo la numerazione dei rapporti di fine missione era stata alterata.

Nappi non solo sembrava sincero, ma non aveva avuto difficoltà a rivelarmi il tipo di missile usato. Che non sapesse

nulla neppure lui di quello che era successo? Sarebbe stato strano, ma non impossibile. Gli chiesi informazioni sugli altri piloti. Che fine avevano fatto? Napoleone Bragagnolo – mi disse – volava ancora in Italia; Manlio Quarantelli era morto in un incidente, e Pietro Trevisan era emigrato in Canada dopo aver lasciato il programma nell'estate del 1980. Estate del 1980? – pensai. Che sia stato costretto a espatriare a causa dell'incidente al Dc-9? Se fosse stato lui ad abbatterlo per errore, gli sarebbe stato certo difficile continuare a stare in Italia. O forse era stata la stessa Aeritalia a indurlo ad emigrare.

Nappi non sapeva come, né dove rintracciare l'ex collega. Chiamai il servizio abbonati di ogni grossa città canadese pensando che di Trevisan non potevano essercene tanti. Dopo una decina di tentativi a vuoto, lo trovai. Questa volta non volevo correre rischi. Dissi che ero un giornalista italiano negli Stati Uniti e che volevo scrivere un romanzo su un pilota collaudatore. Avevo bisogno che qualcuno mi desse informazioni usando termini italiani e non solo inglesi, e poiché da New York era molto più economico telefonare in Canada piuttosto che in Italia, avevo pensato a lui.

Trevisan fu gentilissimo. Passammo ore e ore al telefono a parlare del suo lavoro. Fare il pilota collaudatore, mi spiegò, significa mettere alla prova tanto il limite di resistenza dell'aereo quanto quello del pilota. E da questo punto di vista il collaudo del Tornado non era stato un'eccezione. Nel gennaio del 1976, il primo prototipo italiano, il P-05, si era schiantato al suolo mentre atterrava a Caselle. Trevisan era uscito incolume dal velivolo praticamente distrutto. La sua buona stella l'aveva protetto. E non era la prima volta. Negli anni '50 a Phoenix, in Arizona, aveva rischiato la pelle a bordo di un cacciabombardiere F-84G. Faceva parte di una squadriglia di quattro aerei, e stava provando un attacco durante il quale doveva scendere in picchiata da 8000 piedi e tornare velocemente in quota. Trevisan indossava sempre guanti di pelle molto sottili, per poter manovrare più agevolmente le apparecchiature di bordo. Uno dei guanti aveva un buco nel pollice, il dito usato per schiacciare l'interruttore del meccanismo che allevia la pressione di risalita. Dopo aver effettuato la picchiata, mentre stava riprendendo quota, il guanto si era impigliato nell'interruttore impedendo la sua rimessa in folle. L'impatto fu molto più violento del previsto. L'assetto andò a 8,5-G anziché rimanere sui livelli normali

attorno ai 4-G. Il pilota fu sottoposto a una pressione tremenda che gli schiacciò i polmoni rendendo impossibile la respirazione e bloccando la circolazione del sangue. Cominciò a vedere prima tutto grigio e poi tutto nero fino a perdere i sensi. A quel punto il dolore scomparve e una voce dentro gli disse: «È solo un sogno, non devi preoccuparti». Un pugno di secondi dopo fu risvegliato da una comunicazione radio. «Numero 4, dove sei? Numero 4, numero 4, rispondi per favore» ripeteva il caposquadriglia, preoccupato per averlo perso di vista. Fortunatamente Trevisan era svenuto con il muso del velivolo puntato verso l'alto. Poté quindi riprendere il controllo dell'aereo senza problemi.

Tra una domanda e l'altra, gli chiesi cautamente informazioni utili alla mia inchiesta. Gli domandai, per esempio, l'ora in cui erano normalmente effettuate le prove a Salto di Quirra. Contraddicendo la versione data da Pisano, Trevisan mi rispose che avvenivano a tutte le ore del giorno: «A volte un collaudo che doveva essere fatto alle 11 di mattina, cominciava alle 6 di pomeriggio. Altre volte salivamo a bordo pronti a decollare e poi, per un motivo o per l'altro, non riuscivamo a prendere il volo prima del tramonto. Mi ricordo di essere ripetutamente atterrato al tramonto».

Nella ricostruzione del puzzle, un altro tassello sembrava così aver trovato il suo posto. Adesso sapevo che il rapporto di fine missione di Salto di Quirra conteneva informazioni false, o perlomeno scorrette, che il Tornado aveva lanciato un missile aria-aria e non aria-superficie, e che la prova avrebbe potuto essere effettuata all'ora dell'attacco al Dc-9. Occorreva ora sapere di più sul test condotto il 27 giugno a Salto di Quirra.

Il punto in cui era precipitato il Dc-9 distava 170 miglia nautiche dall'area di mare solitamente utilizzata dal poligono, una distanza di gran lunga superiore alla gittata di qualsiasi missile aria-aria. Ma poiché non si trattava di un poligono terrestre, Salto di Quirra aveva la capacità di allargarsi a fisarmonica, e nella sua massima apertura arrivava a sole 50 miglia nautiche dal punto dell'incidente. Volando a Mach 2, un Tornado non avrebbe impiegato più di tre minuti per percorrerle.

Nel luglio del 1979, il secondo prototipo italiano del Tornado, il P-09, era stato trasferito nella base Nato di Decimomannu per l'inizio di un programma di prove al poligono di

tiro di Salto di Quirra. L'obbiettivo era di determinare il grado di sicurezza dell'operazione di separazione dei carichi. Dai documenti della Panavia risultava che nel corso delle sortite effettuate nel 1979 furono lanciati 15 missili aria-superficie Kormoran, e 3 missili aria-aria Sidewinder.

Trevisan era andato in pensione alla fine di maggio del 1980, Manlio Quarantelli aveva preso il posto di capopilota, e dall'Aeritalia di Napoli era arrivato il giovane Napoleone Bragagnolo. Il 27 giugno Quarantelli si era fermato a Torino, Nappi e Bragagnolo erano invece a Decimomannu, dove era in programma una prova con un Sidewinder. Il lancio aveva lo scopo di affrontare uno dei vari problemi che erano insorti. I collaudatori avevano notato che al momento del lancio il getto del missile bruciava un po' in coda e riscaldava l'equilibratore. Poiché il Tornado era un aereo con un'altissima concentrazione di sistemi elettronici per metro cubo di struttura, si temeva che un'eventuale fiammata potesse danneggiare un componente interno.

Quel venerdì, prima del volo, piloti e tecnici del Dipartimento prove-volo si riunirono nel prefabbricato metallico di forma semicircolare adibito a quartier generale dell'Aeritalia. Faceva già un gran caldo in Sardegna, ma la stanza del «briefing» era provvista di aria condizionata e ci si stava bene. Gli ingegneri indossavano abiti civili, mentre Nappi e Bragagnolo erano già paludati nelle loro tute arancione. Per una mezz'ora discussero il piano di volo, a partire dalla configurazione del decollo. Si stabilirono l'assetto, la quota, la velocità e gli altri parametri utili a rendere il volo più breve e quindi più economico. La prova doveva essere effettuata a bassa quota e a velocità ridotta, cioè nelle condizioni di massimo surriscaldamento.

Per i due collaudatori era essenziale concentrarsi ed esaminare mentalmente, passo per passo, tutti i dettagli della missione. Bragagnolo era come sempre attentissimo, anche se sapeva di non correre il rischio di dimenticare alcunché. Nell'ambiente era conosciuto come il Pico della Mirandola dell'Aeronautica italiana. Come il conte del '400 aveva una memoria straordinaria. E non c'era argomento in cui non riuscisse a dare una dimostrazione mozzafiato della sua capacità di memorizzazione. Lo chiamavano «l'enciclopedia parlante». A lui, esuberante ed estroverso, l'appellativo non dava alcun fastidio. Nappi – un uomo alto e robusto dalla folta capigliatura grigio argento – era invece piuttosto chiuso, come molti istriani.

Una volta assimilate tutte le informazioni, Nappi controllò i vari punti della sua tabella – il foglietto con i dati della prova che avrebbe tenuto sulla ginocchiera durante il volo. Quel giorno il «chase», il biposto Aermacchi 339 che seguiva e filmava i test, non era necessario. Per verificare gli effetti del getto del missile sulla fusoliera non sarebbe stato di aiuto. Bastavano i sensori che misuravano la temperatura sulla coda e sulla fusoliera e le speciali apparecchiature fotografiche ad alta velocità montate sui «pylons».

Dopo aver fatto le ultime verifiche, gli strumentisti diedero l'Ok e il velivolo fu trainato fuori dell'hangar. La messa in moto avvenne in una piazzuola adiacente. Furono tolte le sicure ai carrelli mentre la torre dava l'autorizzazione al rullaggio. Con la mano sinistra Nappi impugnò le manette e le spostò dalla posizione di stop a quella di start. Poi in folle. Mentre i giri del motore salivano, verificò velocemente la temperatura interna, il flusso di carburante e la pressione dell'olio. Quindi portò le manette a metà percorso per la partenza.

Poiché l'hangar dell'Aeritalia era alla fine della pista, il Tornado dovette percorrere l'intera pista di rullaggio, la quale correva parallela a quella di decollo. Il velivolo si fermò nella piazzuola di armamento, dove gli armieri tolsero le sicure al Sidewinder. Entrato nella pista di decollo, Nappi gettò un ultimo, veloce sguardo agli strumenti per assicurarsi che tutti i parametri – giri del motore, carburante, olio – fossero entro i limiti previsti. Dalla torre arrivò l'Ok al decollo. «Clear to take off» gracchiò la radio in inglese. Nappi spinse le manette fino ad attivare il postbruciatore e mollò il freno. Quando ebbe raggiunto la velocità necessaria, tirò indietro la cloche e il muso del Tornado si sollevò da terra.

Il cacciabombardiere continuò a salire fino a che ebbe raggiunto la quota stabilita e rimase in volo per una ventina di minuti prima che arrivasse il momento del lancio. Nappi attivò il sistema di armamento per prepararsi alla separazione del carico. Le informazioni relative allo sgancio – coordinate, velocità e gli altri parametri – apparvero sul «head up display», un vetro trasparente che rifletteva immagini prodotte da un tubo catodico, un po' come il «gobbo» usato dai giornalisti televisivi.

Con l'interruttore di controllo dell'armamento attivato, Nappi selezionò il pylon da cui effettuare lo sgancio, quello a cui era attaccato il Sidewinder. Sul pannello degli strumenti si

accese la lucetta del pylon prescelto. Poi cominciò il conto alla rovescia. «15, 14, 13, 12.» Nappi era calmissimo, non aveva di che preoccuparsi, si trattava di una manovra di semplice routine. «3, 2, 1. Fire.» Nappi premette il pulsante sulla cloche, sentì le vibrazioni del missile che si sganciava e lo vide allontanarsi.

Lo scopo della prova era, come si è detto, valutare il rischio di surriscaldamento della coda dell'aereo al momento della separazione. Il Sidewinder usato era perciò inerte, senza testata esplosiva. «L'Aeronautica ci metteva a disposizione esclusivamente Sidewinder inerti e bombe senza esplosivo, con zavorra di sabbia o di piombo» mi spiegò Trevisan. «Il nostro compito non era di fare prove di puntamento né di verificare la capacità di colpire il bersaglio. Dovevamo lavorare solo sull'integrazione dei missili con il sistema di lancio del velivolo.» La questione dell'orario del test diventava quindi puramente accademica. Quel Sidewinder, che tra l'altro era un vecchio modello Aim-9B capace di colpire un bersaglio soltanto con un attacco di coda, non avrebbe potuto abbattere il Dc-9.

Inoltre, il Sidewinder era un missile a breve gittata e Nappi non sarebbe mai potuto arrivare nella zona in cui era precipitato il Dc-9. «I nostri voli erano seguiti sia dai radar di Decimomannu che da quelli di Roma» mi disse Trevisan. «Operavamo sempre su un asse nord-sud, in un tratto di mare di fronte al poligono, a due o tre chilometri di distanza dalla costa. Il radar di Roma ci teneva sotto rigido controllo e ogni volta che ci vedeva sconfinare ci richiamava subito.» Per Nappi sarebbe stato impossibile fare una deviazione di centinaia di chilometri senza esser visto. E soprattutto senza mettere a repentaglio la sua carriera. «Ogni ora di volo del Tornado costava circa 10.000 dollari» aggiunse Trevisan. «Nel mestiere di piloti collaudatori non c'è spazio per ragazzate. Tanto meno per una fuga fuori rotta di centinaia di chilometri.»

Oltre ai radar del traffico aereo, Nappi e Bragagnolo non sarebbero potuti sfuggire alla stazione di terra che riceveva i dati di ogni volo. Come ogni altro programma sperimentale, quello del Tornado era sottoposto a un attento monitoraggio da terra, dove arrivavano fino a 500 dati contemporaneamente. Quei parametri venivano meticolosamente registrati dalla stazione di terra. Per Nappi e per l'Aeritalia sarebbe

stato impossibile nascondere tutti quei dati e costringere al silenzio le decine di tecnici che li avevano ricevuti.

Nonostante le omissioni e le incongruenze della sua relazione, su un punto ero convinto che Pisano non mentisse: a colpire il Dc-9 non era stato un aereo italiano. Ma Pisano non aveva potuto escludere il coinvolgimento di un aereo americano. Il capo di Stato Maggiore aveva dichiarato che «nessuno dei velivoli stranieri schierati sulle basi di Grosseto, Gioia del Colle e Decimomannu poteva essere in volo, in quanto le attività sulle stesse basi erano cessate in orari anteriori a quello dell'incidente». Aveva però ammesso di non esser stato in grado di raccogliere dati precisi sui movimenti dei velivoli della Us Navy.

C'era poi il mistero della *Saratoga*. Le autorità americane avevano sempre negato che la portaerei, o qualsiasi altra unità militare Usa, fosse nella zona dell'incidente. Ma questo era stato successivamente smentito dai documenti che registravano le attività di volo della base di Sigonella, in Sicilia. Si era saputo infatti che un aereo della Us Navy, un Beechcraft King 2000, aveva sorvolato la Calabria proprio nel momento dell'incidente. Se la Navy aveva operato nella zona, potevano esserci stati anche altri aerei oltre al Beechcraft. Magari un caccia F-4 Phantom.

In quel caso avrebbe avuto una spiegazione la frenetica telefonata fatta la notte dell'incidente dal capocontrollore di Ciampino all'ambasciata americana. Come anche le conversazioni tra controllori di volo a proposito della posizione della *Saratoga*.

IX

Se sul nostro quaderno di stazione c'è scritto che al centro radar di Ciampino risultava traffico americano in zona, ciò significa che il traffico c'era. Ed è plausibile pensare che si svolgesse qualche esercitazione in loco.

Colonnello Guglielmo Lippolis, ex capo del Soccorso aereo presso il III Roc di Martina Franca, alla Commissione stragi

Jim Flatley, capitano della *Uss Saratoga*, si arrampicò sul F-4 Phantom mentre tutt'intorno uomini con giubbotti di vari colori preparavano la pista per il decollo. I marinai in giallo gesticolavano da una parte all'altra del ponte dirigendo il traffico di veicoli, quelli in verde preparavano i grossi cavi metallici a cui si dovevano agganciare gli aerei durante l'appontaggio e quelli in viola rifornivano di carburante i velivoli appena appontati.

Una giubba verde, a bordo di un trattore da rimorchio, trainò il caccia di Flatley verso la catapulta che doveva lanciarlo dalla nave. Era un F-4 bianco con decorazioni rosse e il numero di matricola stampato in nero nella parte posteriore della fusoliera. Per l'occasione era stato dotato di un serbatoio ausiliario, fissato sotto la pancia dell'aereo.

Con gli spallacci che lo assicuravano al sedile e i freni in piena tensione, Flatley portò i motori al massimo. Gettò uno sguardo veloce al pannello di controllo strumenti. Era tutto a posto – flusso del carburante, pressione dell'olio, sistema idraulico. Guardò il «cat-officer» e gli fece il saluto militare; l'ufficiale alla catapulta gli rispose con un cenno della mano e, quando la luce gialla sul quadro di comando divenne verde, pigiò il pulsante di iniezione. I marinai sul ponte si chinarono di scatto mentre i motori del Phantom sputavano fuoco e l'aereo veniva spinto lungo il ponte in crescente accelerazione.

Passando in pochi secondi da zero a 170 nodi, Flatley fu respinto con forza contro lo schienale del sedile. Catapultato fuori della nave con i postbruciatori al massimo, sentì lo stesso improvviso flusso di adrenalina provato nelle 350 missioni di guerra condotte in Vietnam. Una volta in aria, inclinò

trasversalmente le ali a sinistra e si allontanò dalla portaerei.
Vista da un'altezza di 25.000 piedi, la «Sara», com'era affettuosamente chiamata, era poco più di un puntino nel mare. Eppure era una città galleggiante di 78.000 tonnellate. A bordo aveva venti F-4 Phantom, ventiquattro A-7 Corsair, dieci S-3 Viking antisommergibile, quattro E-2C Hawkeyes da avvistamento e sei elicotteri antisommergibile Sh-3 Sea Kings. Tra marinai, meccanici, tecnici, radaristi e piloti, ospitava 5200 Sara-men dai nomi stravaganti quali Flash, Ace o Raider. In gioventù anche Flatley aveva avuto un soprannome: Flats.

Il capitano della *Saratoga* sorvolò il basso Tirreno, a nord della Sicilia, per una mezz'ora prima di prepararsi alla discesa. Accostandosi, vide il grosso numero 60 dipinto in bianco sulla prora. Volò a fianco della nave, da dritta, a un'altezza di circa 1000 piedi e una velocità di circa 350 nodi; passò leggermente oltre la prora e poi inclinò l'ala sinistra in una virata stretta a 5-G che gli permise di ridurre la velocità e trovarsi sottovento, in parallelo alla nave ma nella direzione opposta da cui era venuto. Decelerò ancora, per poter abbassare i carrelli.

Durante il briefing prima del decollo, gli era stata data l'ora esatta in cui avrebbe avuto il «ready deck» – il ponte pronto per l'appontaggio. Da professionista qual era, si preparò all'appontaggio nel completo silenzio radio. Non aveva bisogno di aiuto, sapeva esattamente quando e dove appontare. Il Phantom impattò violentemente sul ponte agganciando uno dei quattro cavi d'arresto. Flatley venne spinto in avanti, ma trattenuto dagli spallacci che lo legavano al sedile. L'effetto fu quello che si prova quando un'automobile che viaggia a 80 chilometri all'ora è costretta a effettuare una frenata improvvisa. Moltiplicato per sette. La manovra fu comunque perfetta. Il rapporto di fine missione lo avrebbe definito un «no comment approach».

Per James H. Flatley III, detto Jim, quei voli occasionali costituivano uno dei pochi momenti di puro piacere in un mestiere estremamente impegnativo. Quell'appontaggio, avvenuto il 21 giugno 1980 nel basso Tirreno, era il 1500esimo da lui compiuto a bordo di una portaerei. Un record. Nessun altro pilota nella storia della Us Navy ne aveva mai accumulati altrettanti. Ma non era un record raggiunto per caso. Era il frutto della sua filosofia di militare: mai abbassare la guardia, mai farsi cogliere impreparati, o peggio arrugginiti. Perché a

un pilota navale basta l'errore più insignificante per finire in mare con il proprio aereo.

Figlio di un famoso pilota navale, Flatley era entrato nella Navy deciso a tener alto il nome di famiglia. Dai suoi uomini, e soprattutto dai suoi piloti, richiedeva sempre il massimo: impegno assoluto, preparazione eccellente e disponibilità, anzi voglia di volare in qualsiasi momento e in qualsiasi situazione. Il guaio era che, a causa di problemi di budget, in quel periodo la sua *Saratoga* poteva essere operativa solo 38 giorni su 90, e Flatley era quindi costretto a stare in porto più di quanto non desiderasse. Il capitano rimediava a questa iattura in due modi: cercando di sfruttare al massimo qualsiasi momento di navigazione, con voli di addestramento di giorno o di notte, oppure, quando la *Saratoga* era in porto, inviando distaccamenti di aerei a fare lo stesso dalla base di Sigonella.

Nella primavera del 1980, la *Saratoga* era l'unica portaerei statunitense dislocata presso la Sesta Flotta. Il punto focale delle operazioni era il Mediterraneo orientale. Dai documenti della Us Navy, i primi sei mesi del 1980 risultano essere stati un periodo di «intense attività di volo» e di «alto livello di preparazione al combattimento».

Subito dopo l'incidente di Ustica, gli americani avevano negato la presenza nella zona di loro mezzi militari, ma non avevano fornito informazioni precise sulla posizione delle unità navali e sui velivoli della Us Navy. L'addetto militare dell'ambasciata di Roma si era detto sicuro che quel giorno nessuno degli aerei della Usaf era decollato da una base aerea in territorio italiano, ma la possibilità che un missile fosse stato lanciato da una nave americana o da un aereo della Navy non era stata esclusa in modo definitivo.

Una delle molte ipotesi fatte era proprio quella di un errore di un pilota della Sesta Flotta durante una qualche esercitazione serale. Un'apparente conferma di questa teoria venne fornita dal rinvenimento già menzionato di un casco da pilota della Navy che portava il nome John Drake. Il casco fu trovato sulla costa tirrenica, a sud di Napoli, durante la ricerca dei relitti del Dc-9. Sul significato di quel ritrovamento, il tenente colonnello Lippolis, comandante del centro di soccorso di Martina Franca, fu chiamato a testimoniare in Parlamento. Lippolis non seppe dire se poteva essere collegato all'incidente di Ustica. «Il pilota era partito con un aeroplano da una portaerei e successivamente si era lanciato per un'a-

varia» si limitò a dichiarare. «La Sesta Flotta non ci comunicò niente in merito all'episodio, noi chiedemmo solo in seguito all'Air South di Bagnoli se il casco apparteneva a un loro pilota. E venne data risposta affermativa.»

Quel casco, assieme al serbatoio ausiliario fabbricato da una società fornitrice della Us Navy e al giubbotto salvagente con l'emblema della *Saratoga* rinvenuto assieme ai frammenti galleggianti, faceva pensare a un qualche coinvolgimento della portaerei americana.

Grazie al Foia, ottenni dall'Ufficio storico della Us Navy copie microfilmate dei libri di bordo del mese di giugno del 1980 di tutte le navi americane all'epoca nel Mediterraneo. Dal libro di bordo della *Saratoga* risultava che dal 23 giugno al 7 luglio la nave era rimasta ancorata in rada a Napoli. Il 27 giugno incluso. All'ora dell'incidente non era registrato nulla di significativo. A bordo era «tutto sotto controllo». Nessuna altra nave americana risultava nel Tirreno quel giorno, eccetto l'incrociatore *Uss Dahlgren*, attraccato al molo Angioino nel porto di Napoli. La pagina del 27 giugno 1980 del libro di bordo della *Dahlgreen* era però illeggibile. In tutto il mese di giugno, era l'unica illeggibile. Richiamai l'Ufficio storico della Navy per ottenere una copia di migliore qualità, ma mi fu detto che anche il microfilm originale nel loro archivio era illeggibile. Una semplice coincidenza?

Tempo dopo, Paolo Miggiano mi chiese di procurargli una copia del libro di bordo della *Saratoga*, cosa che feci con piacere, desideroso di ricambiare la sua disponibilità. Dopo averla ricevuta e analizzata con metodico zelo, Miggiano mi richiamò per dirmi di aver individuato varie incongruenze nei dati riguardanti il 27 giugno. Ben cinque turni di guardia, pari a venti ore consecutive, risultavano insolitamente annotati dalla stessa mano. E siccome era impensabile che uno stesso sottufficiale avesse fatto venti ore di guardia, se ne deduceva che qualcuno avesse riscritto le annotazioni di quei cinque turni, facendole poi sottoscrivere dai rispettivi ufficiali di coperta.

Miggiano mi chiese se conoscevo le procedure della Us Navy per la stesura dei libri di bordo. Non ne sapevo nulla, ma non ebbi difficoltà a documentarmi. Il giorno stesso, l'Ufficio storico della Navy mi inviò per fax una copia del Opnav 3100.7, la direttiva del 1974 che regolava le procedure di stesura dei libri di bordo. La Opnav raccomandava espressa-

mente la compilazione di una singola copia del libro di bordo e specificava: «Il sottufficiale di turno deve riempire il modulo del libro di bordo in modo leggibile, descrivendo ogni evento nel momento in cui accade [...]. Nel caso che una correzione risulti necessaria, si deve tracciare una linea sul testo originale in modo che rimanga leggibile».

Che si trattasse di una manipolazione dolosa intesa a nascondere gli spostamenti della nave il 27 giugno? A farlo pensare c'erano anche altre incongruenze notate da Miggiano. Alla mezzanotte del 27 giugno la catena dell'àncora risultava più corta di quanto non fosse alla mezzanotte del 28. Come se la nave si fosse spostata e fosse poi tornata ad ancorarsi in un punto diverso della baia di Napoli. Sospetto confermato dall'inconsueta mancanza dei rilevamenti della bussola di bordo nel rapporto del 28 giugno.

Come se non bastasse, c'erano i documenti di Sigonella, la base siciliana usata dalla Us Navy, che smentendo la smentita americana provavano che un Beechcraft King 2000 della Us Navy era effettivamente in volo sulla Calabria nel momento dell'incidente. Se la Navy aveva tenuto nascosta la presenza di quel Beechcraft, poteva aver fatto lo stesso anche riguardo a uno o più caccia.

In una nuova ondata cartacea ricevuta dal Dipartimento di Stato in seguito a una richiesta Foia, trovai due documenti apparentemente compromettenti. Il primo era un telegramma classificato «segreto» che l'ambasciatore a Roma Maxwell Raab aveva inviato il 26 ottobre 1988 al Dipartimento di Stato:

> A detta dei giornali italiani, gli esperti inglesi che stanno assistendo gli investigatori italiani hanno trovato elementi che provano in modo definitivo che il Dc-9 dell'Itavia è stato colpito da un missile aria-aria [...]. Se il rapporto inglese dovesse concludere che il Dc-9 è stato colpito da un missile di produzione americana, gli Usa potrebbero trovarsi di fronte a un grave problema di pubbliche relazioni. Vorremmo sperare che nel caso si prospettasse una conclusione [*della vicenda*] a noi avversa, gli italiani ci avviserebbero in anticipo, ma non possiamo esserne certi. Per evitare il rischio di essere accusato di aver alterato il proprio rapporto sotto pressioni politiche, il giudice potrebbe decidere di esercitare il suo diritto di non anticipare le proprie conclusioni con nessuno. E anche se lui fosse disposto a farlo, per evitare che ci accusino di voler

influenzare i risultati dell'indagine, siamo noi stessi riluttanti a discutere il caso con il giudice. Si potrebbe però avere un'idea di quello che sta per succedere, in modo da esser preparati, avvicinando discretamente gli inglesi e chiedendo loro quali conclusioni si possano veramente trarre dai risultati dei loro test di laboratorio sul relitto.

Azione richiesta: chiedere all'ambasciata di Londra di avvicinare discretamente le pertinenti autorità britanniche per sapere i risultati dei test sul Dc-9.

Il secondo documento, questa volta classificato «confidenziale» dal Dipartimento della Difesa, insinuava invece il dubbio che nel giorno dell'incidente di Ustica la Sesta Flotta fosse «nel massimo stato di allerta in quanto l'aereo presidenziale, Air Force One, con a bordo il presidente Carter, stava volando nella regione mediterranea» . E accennava alla possibilità che l'incidente fosse il risultato di «uno scontro tra F-14 [*americani*] e MiG-23 libici».

Questo documento mi parve particolarmente significativo, perché offriva una versione differente della teoria della battaglia aerea tra caccia americani e caccia libici che era stata presentata dalle autorità di Tripoli. L'agenzia di informazioni Jana aveva scritto che la sera del 27 giugno Muammar Gheddafi era in transito sul Mediterraneo, e in una conferenza stampa tenuta a Tripoli lo stesso colonnello aveva accusato il governo Usa di aver tentato di abbattere il suo aereo personale colpendo invece il Dc-9.

La possibilità che gli americani avessero abbattuto l'aereo dell'Itavia nel tentativo di uccidere Gheddafi era stata del resto ripetutamente avanzata dalla stampa italiana. E aveva un supporto concreto nella testimonianza del sergente Salvatore Loi, un radarista di Marsala, che diceva di aver ricevuto il piano di volo di un aereo in partenza da Tripoli e diretto a Varsavia «con Vip a bordo». Loi collegò quel piano alla AJ-411, la traccia dell'aereo che al momento dell'incidente scomparve dagli schermi di Marsala volando a sudest della Sicilia. Un possibile scenario, avanzato da molti giornalisti, era che Gheddafi fosse stato avvertito dai servizi italiani e avesse cambiato rotta all'ultimo momento.

La verosimiglianza dell'ipotesi di una soffiata degli italiani ai libici mi fu successivamente confermata da *The Fourth World War*, un libro dell'ex capo dell'intelligence francese, il conte Alexandre de Marenches. «Gheddafi aveva un grande numero di agenti in Italia, e sapevamo che scambiavano in-

formazioni con l'intelligence italiana» scriveva Marenches. «L'Italia era l'unico paese europeo in cui esisteva questo tipo di rapporto.»

Ma per gli americani Gheddafi costituiva una minaccia tale da giustificare una misura così radicale come l'abbattimento del suo aereo? Passando alcune serate nella biblioteca della Columbia University, scoprii che il 2 dicembre del 1979, in un'esplosione di antiamericanismo, una folla di dimostranti aveva preso d'assalto e incendiato l'ambasciata americana di Tripoli e che la polizia non era intervenuta. Il presidente Jimmy Carter aveva risposto chiudendo l'ambasciata americana ed espellendo tutti i membri dell'Ufficio del popolo libico, l'equivalente dell'ambasciata, a Washington. Nel giugno del 1980, aveva poi ordinato al Pentagono di inviare la Sesta Flotta a condurre l'esercitazione annuale Multiplex nelle contestate acque del golfo della Sirte, acque che Gheddafi reclamava come proprie.

In un anno elettorale contrassegnato dalla crisi degli ostaggi a Teheran, dalle accuse di impotenza e dal continuo declino del livello di popolarità, non si poteva escludere che Carter avesse considerato l'ipotesi di eliminare il leader libico con un'intercettazione in volo. O che, nel corso di una battaglia aerea, per difendere il presidente da un attacco libico, i caccia americani avessero abbattuto sia il Dc-9 che il MiG-23. Oppure, più semplicemente, poteva essersi trattato dell'errore di un pilota americano durante un'esercitazione. In ogni caso, c'era motivo di indagare sulla pista americana.

Dopo aver ottenuto dal Dipartimento di Stato un elenco del personale in servizio nell'ambasciata di Roma nel giugno del 1980, chiamai o incontrai quasi tutti. C'era chi si ricordava e non fece difficoltà a ricostruire gli avvenimenti di quei giorni – tra questi Richard Coe, Richard Bianckino, Steve May e John Gawf –, chi ricordava poco o nulla e chi di Ustica non voleva più parlare. Per settimane non ottenni rivelazioni significative da nessuno. Poi venne la svolta in cui speravo grazie a un alto funzionario dell'ambasciata a Roma. «Non ricordo bene. Ho un vago ricordo dell'evento» fu la prima cosa che mi disse. Ma quando insistetti, aggiunse: «Se non sbaglio, fu l'errore di un nostro pilota». Era una frase dubbiosa, certo non categorica. Ma si trattava di un diplomatico serio, di cui sapevo di potermi fidare. E la sua era un'ammissione di eccezionale importanza.

Con più carica continuai a cercare testimoni – diplomatici, militari, americani che erano a Roma o che avevano seguito la vicenda da Washington. Incontrai o sentii decine di persone, finché ne trovai una che mi confermò quello che aveva detto il diplomatico. Si ricordava di aver visto dei telegrammi tra Washington e l'ambasciata di Roma che facevano riferimento all'errore di un pilota americano. Di più non poteva dirmi, ma per me bastava: avevo la conferma di uno scenario che coinvolgeva un pilota americano. Feci fatica a contenere l'entusiasmo. Forse avevo scoperto il mistero di Ustica.

Poiché sapevo che non c'era traccia di aerei della Usaf in volo quella notte nella zona, conclusi che soltanto analizzando i movimenti delle unità della Us Navy nel Mediterraneo avrei potuto stabilire un eventuale coinvolgimento americano. Il libro di bordo e la «storia» di ciascuna nave americana presente nel Mediterraneo sarebbero stati di notevole aiuto, ma volevo anche testimonianze dirette. Mi misi così alla ricerca del capitano della *Saratoga* e di quello della *Uss Austin*, l'unica nave americana che la notte del 27 giugno 1980 risultava in navigazione, non lontano dal mar Tirreno. Il Pentagono mi disse che erano entrambi in pensione. Conoscendo le abitudini degli ex ufficiali della Marina, sapevo che c'erano buone probabilità che fossero andati a vivere in una qualche città portuale, meglio se con un importante cantiere navale. Ne provai una mezza dozzina, sia sulla costa atlantica che su quella pacifica, finché non riuscii a trovare il numero di telefono di casa di Jim Flatley. Viveva in Georgia. L'ex capitano della *Saratoga*, che prima di raggiungere l'età della pensione era arrivato al grado di ammiraglio, mi parlò prima al telefono e poi mi diede un appuntamento nell'appartamento in Virginia dove abitava quando il lavoro richiedeva la sua presenza a Washington. Era un appartamento piuttosto spoglio, con pochi quadri attaccati alle pareti altrimenti nude. Mi ricordò una «safehouse», uno di quei posti usati dagli agenti segreti in missione clandestina. Il capitano della *Austin* fu più difficile da rintracciare, ma dopo un paio di giorni di ricerca lo trovai, anche lui in Virginia.

La nave da sbarco anfibio *Uss Austin* era distaccata nel Mediterraneo dal 30 gennaio 1980 e il capitano Fred Sabine ne aveva assunto il comando in primavera. All'inizio di giugno, sebbene il «battle group» di cui faceva parte avesse

già terminato il periodo di schieramento nel Mediterraneo, la *Austin* fu trattenuta per fungere da nave appoggio nel periodo in cui il presidente Carter si sarebbe trovato a Venezia per il vertice dei G-7, le sette maggiori potenze economiche occidentali. Il 9 giugno la nave del capitano Sabine era ancorata nella baia di Pozzuoli, davanti a Napoli, dove doveva caricare quindici lance da utilizzare per il trasporto del presidente e del personale del suo seguito durante la permanenza a Venezia.

Quella mattina, Sabine iniziò lo zavorramento. Quando il livello dell'acqua raggiunse gli otto piedi, diede l'ordine di introdurre a bordo le lance. Poi fece richiudere il cancello di poppa e scaricare l'acqua di zavorra, lasciando le lance in una sorta di enorme piscina vuota. La *Austin* era pronta ad iniziare il viaggio.

A mezzogiorno, anziché andare a pranzo, Sabine fece le sue consuete tre miglia di corsa intorno al ponte. Aveva calcolato che venti giri equivalevano a un miglio e così ne fece sessanta. Quel jogging non solo aveva lo stesso effetto degli occasionali voli su un Phantom di Flatley, ma gli permetteva di tenere continuamente sott'occhio quel che succedeva sulla nave.

Il 10 giugno, mentre la *Austin* circumnavigava lo stivale italiano, diretta a Venezia, la *Uss Dahlgren* partiva da Genova in direzione del golfo della Sirte, seguita il giorno dopo anche dalla *Saratoga*. Meno di due ore dopo la partenza della portaerei, alle 11:30 dell'11 giugno, Sabine gettò l'àncora nella baia di Venezia. Aveva dieci giorni di tempo per familiarizzarsi con il traffico dei canali.

Nelle prime ore del mattino del 12 giugno, la *Saratoga* era in navigazione nel Tirreno con le navi americane *Donald B. Beary, Caloosahatchee, Dale, Hewes* e *Dahlgren*. Il loro stato di allerta era Condition IV, la condizione di crociera in tempo di pace, quando non si prevedono combattimenti.

Mentre continuavano a navigare verso sud, Flatley fece in modo che piloti e marinai si scrollassero di dosso la ruggine accumulata durante il periodo di inattività. Ordinò ai piloti di volare in cicli di 12 ore, da mezzogiorno a mezzanotte. Prima un volo diurno, poi un volo al crepuscolo – detto «pinkie» – e infine un volo notturno.

Il 14 giugno, dopo che la *Mt. Baker* e la *Compte de Gras* si erano unite alla formazione, ebbe inizio la Multiplex 80. Non

appena sorto il sole e spente le luci di navigazione, a bordo della *Saratoga* si avviarono i preparativi per il «flight quarters», il periodo di attività aerea. Quel giorno si dovevano condurre esercitazioni con missili aria-aria e superficie-aria. Mentre i piloti erano impegnati nei loro briefing, i marinai in coperta si davano da fare rifornendo di carburante gli F-4 e i Corsair che la sera prima erano stati estratti dall'enorme ventre della nave e allineati sul ponte.

Alle 6:04, con Flatley sul ponte di comando, il suono acuto di una sirena lacerò l'aria annunciando il «foxtrot», l'inizio del flight quarters. Il Centro di informazione combattimento, una sala buia senza finestre al livello 03 della portaerei, proprio sotto il ponte di decollo, entrò nel pieno dell'attività. Decine di operatori seduti alle console dei radar e dei sonar erano pronti a dirigere le attività di volo, la guerra contraerea, quella antinave e antisommergibile. Nella stanza accanto, la cosiddetta «war room», il comandante del battle group navale, affiancato dai suoi assistenti, coordinava le manovre di tutte le unità partecipanti.

Il gruppo di navi formò una linea di fuoco sulle coordinate 33 gradi 50 primi nord di latitudine e 16 gradi 49 primi est di longitudine – appena a nord del golfo della Sirte. Del distaccamento aereo della *Saratoga*, il primo a prendere il volo fu un aereo «early-warning» E-2C, che doveva tenere sotto controllo la zona e assicurarsi che non ci fossero sorprese da parte dei libici. A intervalli di mezz'ora, gli aerei delle sette squadriglie della «Sara» cominciarono a decollare in coppia, diretti dal Carrier Air Traffic Control Center. I radiobersagli furono lanciati da una nave ausiliaria. In seguito ai tagli nel bilancio, una squadriglia poteva lanciare soltanto 10 Sidewinder e 4 Sparrow all'anno, quindi l'utilizzazione di missili a testata attiva avveniva molto di rado. Questa era una delle poche volte in cui li si poteva usare.

Alle 8:29 iniziarono le esercitazioni superficie-aria. Alle 9:25 il «target acquisition officer» della *Dale* ordinò all'operatore del radar di «catturare» il bersaglio. Alle 9:40 l'operatore della «firing officer console» tolse tutte le sicure e un minuto dopo il comandante annunciò via radio di essere pronto al lancio di un missile: «Birds affirm, birds away, salvo size one». Alle 9:44 l'operatore della firing officer console disse di essere «pronto al fuoco» e dopo aver visto accendersi la luce di autorizzazione-al-fuoco sulla sua console, premette il bottone FIRE facendo partire un missile dal lanciamissili di

dritta. Un minuto più tardi, la *Dahlgren* lanciò uno dei suoi missili. Nella foga uno dei marinai rimase ferito. Alle 11:16 la *Dale* lanciò un secondo missile dal lanciamissili di babordo e, alle 15:44, fu nuovamente la volta della *Dahlgren*. Quattro minuti dopo la *Dale* rispose con un Terrier dal lanciamissili di dritta, alle 15:57 la *Dahlgren* lanciò il suo terzo e ultimo missile. Trentacinque minuti più tardi, l'esercitazione terminò e le navi furono dichiarate «al sicuro». A bordo della *Saratoga*, il nostromo diede il segnale di fine del flight quarters.

La Multiplex 80 continuò il 15 e il 16, con la flottiglia che si muoveva lentamente verso nord, allontanandosi dalla Libia e avvicinandosi alla Sicilia. Nelle prime ore del 17, mentre si dirigeva verso nord scortata dalla *Dale*, la *Dahlgren*, la *D. B. Beary* e la *Briscoe*, la *Saratoga* fece un'altra esercitazione missilistica, questa volta antinave. Mezz'ora dopo, la *Dahlgren* sparò tre colpi di cannone, un minuto dopo altri due, poi tre, poi cinque e infine dodici. Alle 9:30 la *Dahlgren* fu dichiarata «al sicuro».

Il giorno dopo, il 18 giugno, la flottiglia si sciolse e alle navi fu ordinato di dirigersi verso approdi in Spagna, Grecia, Romania e Italia. A scortare la *Saratoga* rimase solo la *Dahlgren*. Le due navi si diressero a nordovest, verso lo Ionio, per prender parte all'esercitazione multinazionale Trident. La *Saratoga* trascorse due giorni esercitandosi con missili e mine, con alcune navi francesi e greche e con una flottiglia della Marina italiana.

La sera del 19 giugno, mentre la *Saratoga* e la *Dahlgren* completavano il primo giorno di esercitazioni nello Ionio, il colonnello Bianckino, addetto militare a Roma, era all'aeroporto di Ciampino in attesa dell'Air Force One. Il presidente Carter stava per arrivare a Roma, dove avrebbe fatto tappa sulla via di Venezia. Era la prima volta che il presidente americano lasciava gli Usa dal giorno dell'occupazione dell'ambasciata americana a Teheran, avvenuta quasi otto mesi prima.

L'aereo atterrò a Roma alle 22:00. Jimmy Carter, la moglie Rosalynn, la figlia Amy e il resto dello staff presidenziale furono scortati fino all'elicottero che li condusse al Quirinale. Dopo una breve cerimonia di benvenuto, il presidente Sandro Pertini accompagnò la famiglia Carter nell'appartamento imperiale. La mattina dopo, all'alba, Carter andò a fare il suo jogging quotidiano nei giardini del Quirinale. Più tardi, incontrò il presidente del Consiglio Francesco Cossiga

e, in compagnia della moglie e della figlia, visitò il Foro romano. Concluse poi la giornata incontrando i segretari dei partiti della coalizione governativa.

La mattina successiva, mentre il presidente faceva la sua consueta corsetta, la *Saratoga* e la *Dahlgren* erano in procinto di attraversare lo stretto di Messina, per rientrare nel Tirreno. Più tardi Carter fu ricevuto da papa Giovanni Paolo II e quindi partì per Venezia, dove raggiunse immediatamente l'Hotel Cipriani, sua residenza durante il vertice.

Il summit ebbe inizio il 21 giugno, presso la Fondazione Giorgio Cini, nell'isola di San Giorgio Maggiore. Con gran rammarico del personale addetto alla sicurezza, i capi di Stato, incapaci di resistere al fascino di Venezia, non si limitarono alle riunioni di lavoro. Carter continuò a fare il suo jogging quotidiano, questa volta nelle strette calli della Giudecca; Margaret Thatcher andò a vedere i mosaici da poco restaurati della chiesa di Torcello; Valéry Giscard d'Estaing fece lunghe passeggiate con Samba, il labrador regalatogli dalla regina Elisabetta; Helmut Schmidt fece shopping di vetri veneziani; Pierre Trudeau andò a mangiare al ristorante «La Colomba» con il figlio vestito da gondoliere; e il ministro degli Esteri giapponese Saburo Okita si spinse fin sulla cima del campanile di San Marco. Quasi a voler ostentare tutta la sua peculiarità, lunedì 23 Venezia sfoggiò l'acqua alta.

Durante il vertice il capitano Sabine fu occupato ventiquattr'ore su ventiquattro, ma rimase sempre a bordo della *Austin*. Non ebbe perciò mai occasione di stringere la mano a nessuno dei Vip. L'incontro più ravvicinato con Carter fu quando, quel lunedì, l'elicottero che portava il presidente all'aeroporto sorvolò la *Austin*. Carter fece un cenno di saluto al capitano e ai suoi uomini, mentre andava a prendere l'Air Force One per completare il suo viaggio europeo. Dopo la partenza del presidente, il capitano Sabine poté rimettersi in navigazione verso la baia di Pozzuoli, dove avrebbe scaricato le lance, per tornare finalmente negli Stati Uniti.

Il 26 giugno alle 15:29, la *Austin* gettò le ancore nella baia di Pozzuoli, dove zavorrò e scaricò le proprie lance. Sabine e il suo equipaggio erano soddisfatti della loro performance veneziana, ma non vedevano l'ora di tornare a casa. Il vertice aveva infatti prolungato più del previsto la loro permanenza nel Mediterraneo. I marinai delle navi con cui erano arrivati alla fine di gennaio erano già tutti a casa. Al crepuscolo parti-

rono per il porto spagnolo di Rota, ultima tappa prima dell'attraversamento dell'Atlantico.

La *Austin* passò il 27 giugno navigando a tutta velocità verso ovest. Poco prima del tramonto, il capitano Sabine terminò di cenare e tornò sul ponte di coperta. In navigazione, gli piaceva guardare l'orizzonte nell'ora del tramonto. Quando apparve in cielo la prima stella, il capitano assistette al rito serale chiamato «shooting the stars», l'operazione con cui l'ufficiale di rotta misura l'esatta posizione della nave sulla base di quella delle stelle. In quel momento le coordinate della *Austin* erano 38 gradi 13 primi nord e 5 gradi 17 primi est. Si trovava tra la Sardegna e Palma di Majorca – centinaia di miglia a ovest di Ustica.

Dopo aver ordinato il decollo del solito distaccamento per Sigonella – due squadriglie, con quindici F-4, tre S-3 e un elicottero Sh-3 –, il capitano Flatley aveva raggiunto il porto di Napoli e calato le ancore in rada all'alba del 23 giugno. Poco dopo la *Dahlgren* aveva attraccato al molo Angioino. Il 27 giugno, entrambe le navi erano ferme a Napoli.

Per Jim Flatley, Napoli era come una seconda casa. Suo padre l'aveva visitata per la prima volta nel 1938 e aveva fatto amicizia con molti commercianti del porto. Jim vi era stato distaccato per la prima volta negli anni '60, quando aveva conosciuto i figli degli amici di suo padre, che avevano preso il posto dei genitori sui moli e sulle chiatte che si affiancavano alle navi americane.

Di solito, quando la *Saratoga* era in rada, nell'ora di libera uscita Flatley noleggiava una macchina e se ne andava in giro a trovare amici e rivedere località che gli erano familiari. Per i suoi marinai, i turni di libera uscita cominciavano a metà pomeriggio e significavano gite, acquisti, visite ai bar e magari anche qualche incontro con ragazze locali. I più coraggiosi si avventuravano nel labirinto di vicoli del quartiere spagnolo. Era appunto nelle vie di Napoli che si trovavano sia il capitano Flatley che buona parte dei marinai della *Saratoga*, al momento dell'incidente del Dc-9. Per quel che riguarda la nave, dai documenti di bordo risulta che il 27 giugno alle 20:59 – quando esplose il Dc-9 – sul ponte tutto era «al sicuro». Quella sera i marinai in libera uscita non vennero richiamati anzitempo, né giunse a bordo alcuna comunicazione riguardante l'aereo dell'Itavia.

«Ogni giorno arrivava una media di 3000 messaggi, e

come capitano dovevo leggerli tutti. Era essenziale per me essere al corrente di tutto ciò che succedeva nel Mediterraneo» mi spiegò Flatley. «Ma quella notte nessuno ci disse niente del Dc-9.»

Un paio di giorni dopo, l'ufficiale responsabile del Centro di informazione combattimento aveva comunicato a Flatley che l'ambasciata di Roma voleva sapere se i radar della *Saratoga* avevano rilevato alcunché di anormale nei cieli la sera del 27. Ma anche se ci fosse stata una battaglia aerea a nord di Ustica, a bordo della *Saratoga* non avrebbero potuto accorgersene. «In un porto amico, a fornire la protezione sono solo le difese del paese ospite. In rada a Napoli non ci preoccupavamo mai di un possibile attacco aereo» mi disse Flatley. «Gli Hawkeyes erano tutti a bordo e, a causa delle interferenze e delle restrizioni in porto, i radar erano probabilmente spenti o operavano al minimo per scopi di manutenzione.»

Edward L. Christiensen, all'epoca capitano della *Dahlgren*, e ora anche lui in pensione, me lo confermò: «Nel porto non tenevamo mai i radar accesi. Il nostro Sps-48 avrebbe prodotto effetti devastanti per la ricezione televisiva dei napoletani».

In ogni caso – mi spiegò Flatley – di nastri radar non ce ne erano e per questo non furono mai consegnati alle autorità: «Gli unici nastri che avevamo erano quelli delle registrazioni magnetiche di servizio. In altre parole, erano nastri che registravano i vari parametri di funzionamento dei radar, ma non quello che i radar rilevavano in ogni preciso momento».

Flatley mi diede una spiegazione per ognuna delle apparenti anomalie del libro di bordo. Attribuì l'assenza dei rilevamenti della bussola a una disattenzione nella riscrittura e la differenza di lunghezza nella catena dell'àncora a un cambiamento nelle condizioni meteorologiche. «Quando si alzano i venti e il mare diventa più agitato,» disse l'ammiraglio «si dà sempre un po' più di catena all'àncora.»

A suo parere, neppure le trascrizioni del libro di bordo dimostravano nulla: «La Opnav 3100.7 suggerisce l'uso di una sola copia, ma non vieta l'uso di una brutta e una bella. E non è successo solo il 27 giugno. I libri di bordo di giugno e luglio del 1980, riportano in ben 16 occasioni due turni di guardia e in una tre turni consecutivi scritti dalla stessa mano».

Per aiutarmi a rintracciare altri testimoni attraverso i quali controllare le sue affermazioni, l'ammiraglio mi spedì la

sua copia del libro mastro della *Saratoga* per l'anno 1980, con nomi e fotografie degli oltre 5000 marinai e ufficiali che erano a bordo della portaerei il 27 giugno 1980. Il comandante R. B. Mills, all'epoca ufficiale di rotta della *Saratoga*, sottoscrisse la spiegazione datami da Flatley: «Non c'è nulla di anomalo nel libro di bordo di quei giorni. Se per qualsiasi ragione un foglio risulta illeggibile, o inammissibile, uno dei doveri del sottufficiale di turno è proprio quello di riscriverlo e poi farlo rifirmare agli ufficiali interessati». In quanto ufficiale di rotta, Mills era responsabile di qualsiasi spostamento della nave. «Se avessimo dovuto lasciare la rada per un'emergenza, me lo ricorderei di sicuro.»

Che quella sera la *Saratoga* fosse in porto, me lo confermò anche l'ex tenente J. P. Palmatier, l'ufficiale di coperta che aveva firmato il turno nel momento in cui si era verificata l'esplosione del Dc-9. «A quell'epoca io ero qualificato per servire da ufficiale di coperta solo quando la nave era in porto. Se c'è la mia firma per quel turno, si può esser certi che la nave era ancorata» mi disse Palmatier. Per assicurarmi che fosse la sua firma, gli spedii una fotocopia di quella pagina del libro di bordo. Un paio di giorni dopo mi chiamò: era la sua grafia.

A parte queste testimonianze, prove fotografiche rinvenute più recentemente dimostravano in modo incontrovertibile la presenza della *Saratoga* a Napoli. Poiché l'istantanea davanti alla baia è un classico dei matrimoni nella metropoli partenopea, la Digos era andata a cercare negli archivi dello Stato civile del Comune e aveva individuato circa trecento coppie di napoletani che si erano sposate il 27 e il 28 giugno 1980. E sullo sfondo delle fotografie di sette di quelle coppie, si stagliava la sagoma grigia inconfondibile di una portaerei. L'immagine era nitidissima, e con una lente d'ingrandimento si leggeva persino «CV-60», la sigla della *Saratoga*. Conclusione: alle 20:59 del 27 giugno 1980 la nave americana non poteva trovarsi nelle acque di Ustica.

Da documenti ricevuti dal Pentagono grazie al Foia, ottenni inoltre i dati di volo del distaccamento aereo che Flatley aveva inviato a Sigonella. Gli ultimi tre F-4 ad aver volato il 27 giugno 1980 risultavano essere atterrati alle 16:18 locali, varie ore prima dell'esplosione. E comunque un'esercitazione condotta al crepuscolo con missili a testata attiva sarebbe stata contraria a ogni prassi militare americana. «Di sera face-

vamo spesso pratica di intercettazione, ma non ricordo una sola sera in cui si siano condotte esercitazioni con radiobersagli e missili a testata attiva» mi disse Flatley «e certamente non le avremmo fatte nel mezzo del Tirreno.»

Non avevo più dubbi. Il giorno della tragedia di Ustica soltanto tre navi americane erano nel Mediterraneo centrale – la *Saratoga*, la *Dahlgren* e la *Austin* – e da documenti e testimonianze risultava chiaramente che le prime due erano a Napoli e la terza in rotta verso la Spagna.

Dopo mesi di ricerche, alti e bassi, illusioni e delusioni, la pista americana non mi aveva portato da nessuna parte. Ma quei mesi non erano andati perduti. Oltre all'Aeronautica italiana, potevo ora cancellare dalla lista dei sospetti anche la Us Navy, anzi tutte le forze armate americane. Il che portava prepotentemente la Libia in cima alla lista.

X

C'era un sacco di gente che voleva
uccidere Gheddafi. Una volta al mese
qualcuno tentava di farlo fuori.

Edwin Wilson

Più che una vera e propria spia, Edwin P. Wilson era stato un imprenditore dello spionaggio. Dopo aver lavorato per la Cia dal 1951 al 1971 si era messo in proprio, fondando una società di servizi e consulenze nel campo dell'intelligence specializzata nel trasporto navale e nel monitoraggio delle spedizioni di armi sovietiche nel mondo.

Nei primi anni '70, Wilson si era associato a un altro ex agente della Cia, Francis Terpil, un newyorkese di Brooklyn esperto in apparecchiature elettroniche. Attraverso di lui, nel 1976 era entrato in contatto con i libici e per i successivi sei anni era stato consigliere di fiducia del governo libico in materia di intelligence. Nel 1982, dopo averlo incriminato per traffico di armi, un magistrato americano lo aveva attirato nella Repubblica dominicana con una complessa operazione clandestina. Appena aveva messo piede a Santo Domingo le autorità locali, in combutta con quelle statunitensi, lo avevano espulso e messo su un aereo diretto negli Usa, dove era stato arrestato, processato e condannato a 52 anni di carcere. L'ex agente della Cia era stato poi rinchiuso nel penitenziario di massima sicurezza di Marion, in Illinois, il più sicuro e impenetrabile degli Stati Uniti.

Anche se non avesse saputo nulla di Ustica, Wilson mi avrebbe potuto fornire informazioni preziose su personaggi e meccanismi del mondo militare e dell'intelligence in Libia. E, condannato a passare il resto della vita in galera, non avrebbe avuto nulla da perdere a parlare. A Marion, i libici non avrebbero certo potuto raggiungerlo.

Seguendo la procedura del sistema carcerario federale, previa telefonata, ottenni il numero di matricola di Wilson – 08237054 – e indirizzai una lettera a quel numero, con una richiesta di intervista. Poco tempo dopo, ricevetti una telefonata a carico del destinatario dal penitenziario federale di

Marion. Era Wilson che acconsentiva a incontrarmi. Presi un volo per Chicago, e da lì un aereo più piccolo per Marion.

Le palazzine del carcere si ergevano nel mezzo di un parco naturale difeso da mura di cemento armato, rotoli di filo spinato e batterie antiaeree. Dopo le verifiche di routine della mia identità, fui accompagnato nel settore dei prigionieri politici. Passai attraverso vari cancelli e porte blindate, fino a raggiungere una specie di bunker sotterraneo. Lì, in una cella senza finestre, mi aspettava Wilson. Era un uomo imponente – alto più di due metri. Con un sorriso di cortesia, mi porse la sua manona, che strinsi con leggera esitazione. Si proclamò subito innocente, vittima di un complotto del governo e di alcuni settori spurii della Cia. Ma, con suo disappunto, gli spiegai che non era ai suoi capi d'imputazione che ero interessato. Wilson non sapeva nulla di Ustica. Avendo a disposizione circa sei ore, gli chiesi dunque di parlarmi, in generale, della Libia e di Gheddafi.

Sbarcando a Tripoli, nel 1976, l'ex agente della Cia aveva trovato una cittadina sonnolenta, tappezzata di fotografie del colonnello Muammar Gheddafi e coperta di scritte inneggianti all'unità araba. «A quell'epoca Gheddafi girava per la città liberamente sulla sua vecchia e scassata Volkswagen. Non aveva né scorta né altre forme di protezione personale» mi disse. Le cose cambiarono alla fine degli anni '70, quando Gheddafi fu oggetto di vari attentati. Wilson si ricordava in particolare di un episodio: il colonnello fu ferito a un braccio da un colpo di pistola e costretto a sospendere l'attività politica per un paio di mesi. Dopo quell'incidente Gheddafi divenne quasi paranoico e affidò la propria sicurezza personale a un gruppo di specialisti della Germania Est. Ma gli attentati non cessarono. «In un'altra occasione, il colonnello doveva tornare a Tripoli in elicottero, e un gruppo di ribelli aveva programmato di attaccare il velivolo con dei razzi al momento del suo atterraggio nella capitale. Ma i tedeschi lo vennero a sapere e gli fecero cambiare elicottero all'ultimo minuto. Un'altra volta, un tenente colonnello, che comandava una base missilistica vicino al confine con la Tunisia, aveva preparato un attacco a colpi di missile contro la vettura di Gheddafi. Anche allora il colonnello fu avvertito in tempo.»

Nel 1980 Tripoli era rimasta una cittadina sonnolenta tappezzata di fotografie del colonnello e coperta di scritte, ma gli slogan erano cambiati. Anziché l'unità araba, esalta-

vano la Rivoluzione verde e i comitati popolari. Idealista o pazzo che fosse – i suoi nemici arabi usavano chiamarlo «cane pazzo» –, Gheddafi era convinto di avere una missione nella vita, quella di trasformare la Libia in uno Stato islamico-socialista, la cosiddetta «Jamahiriya» – o Stato delle masse – di cui parlava il suo Libretto verde. La violenta soppressione di ogni forma di dissenso a questo piano non fece però che aumentare il numero dei suoi nemici.

Come ogni altro settore, anche quello dell'intelligence era controllato direttamente da Gheddafi. «Si assicurava l'assoluto controllo del paese attraverso la costante rotazione dei suoi subordinati. In particolare nel campo militare e nell'intelligence» mi spiegò Wilson. «Per sei mesi affidava a una persona un compito di grande importanza, poi improvvisamente la trasferiva in un posto assolutamente insignificante.» Gli unici ad avere la sua fiducia, più o meno costante, erano i familiari. Non era insomma un caso che il suo braccio destro nell'intelligence, Abdullah Senussi, fosse un parente, marito della sorella più giovane della moglie.

Agli inizi del 1980, Senussi fu messo alla guida di un'operazione estremamente delicata: l'eliminazione dei cittadini libici residenti all'estero che rifiutavano il rimpatrio. «Abdullah Senussi coordinava il tutto, ed era tra l'altro responsabile della selezione degli ufficiali dell'intelligence militare da mandare all'estero a far fuori la gente» mi disse Wilson. «I suoi uomini erano dei dilettanti imbecilli e spesso combinavano casini, ma erano disposti a tutto pur di eseguire gli ordini e non temevano di essere arrestati. Entravano nei vari paesi europei con passaporti falsi forniti dai tedeschi orientali a Tripoli e poi si facevano consegnare le pistole dalle ambasciate.»

Volendo documentarmi su quei fatti, tornai a far visita alla biblioteca della Columbia University. Lì, rovistando tra giornali di tutto il mondo, trovai vari articoli che facevano riferimento agli eventi di cui mi aveva parlato Wilson. Tra l'inizio di marzo e quello di giugno del 1980, le squadre della morte di Senussi avevano effettivamente seminato il panico nella comunità dei libici espatriati in Europa.

Dagli archivi della Columbia, notai che nel periodo immediatamente precedente a Ustica Gheddafi era passato all'offensiva armata anche nei paesi limitrofi. In Egitto, militanti islamici al soldo del colonnello avevano organizzato una serie

di attacchi armati e sabotaggi nella città di Alessandria, e nella primavera del 1980 la continua escalation della tensione al confine aveva costretto Il Cairo a dichiarare lo stato di allerta militare. In un discorso tenuto a Tripoli il 12 giugno di quell'anno, Gheddafi aveva invitato il popolo e l'esercito egiziano a rovesciare il «regime traditore». Il presidente Anwar Sadat aveva reagito dichiarando lo stato di emergenza nella parte occidentale della repubblica. La misura era entrata in vigore il 18 giugno, nove giorni prima dell'incidente del Dc-9. Quella stessa settimana, un giornale libico aveva pubblicato un'intervista con il comandante delle forze di frontiera. L'ufficiale aveva detto che la Libia era capace di fronteggiare qualsiasi attacco degli egiziani «grazie ad armi capaci di causare la distruzione più totale».

Ma, dietro la tracotanza pubblica, l'imminenza di uno scontro militare con l'Egitto non poteva non preoccupare i leader militari libici, i quali sapevano benissimo di non essere in grado di far fronte all'esercito egiziano, più forte, più motivato e meglio equipaggiato. Dagli archivi della Columbia mi resi conto che nel periodo in questione frustrazione e dissenso serpeggiavano tra i militari. C'era stata prima una rivolta nell'Accademia aerea di Misurata e poi un tentativo di insurrezione militare a Qardha, nel distretto di Sebha. In un articolo apparso due giorni prima dell'esplosione del Dc-9 su «Al-Akhbar», un quotidiano egiziano vicino al governo, si dava la notizia che Gheddafi era stato ferito a una spalla da un soldato che aveva tentato di ucciderlo. Lo stesso giorno, un ufficiale dissidente aveva confermato l'episodio alla radio libanese.

Da quando era stato trovato quel MiG-23 libico nella Sila, chi investigava su Ustica aveva incluso la Libia nella lista dei paesi sospetti. Sulla base della testimonianza del sergente Salvatore Loi – il radarista di Marsala che aveva detto di aver visto un piano di volo libico – c'era chi sospettava che il pilota del MiG fosse un ribelle che aveva tentato di abbattere l'aereo con Gheddafi. La confusa situazione interna libica rendeva però possibile qualsiasi ipotesi. I militari erano certamente esasperati da Gheddafi e dalla sua folle ideologia, ma d'altra parte lo stesso colonnello poteva aver inviato un caccia nel Tirreno ad abbattere un aereo con armi o dissidenti a bordo.

Nel 1980, il leader libico aveva una piccola flotta di aerei che usava per i suoi viaggi, affidandosi esclusivamente a piloti

occidentali – per lo più britannici, ma anche americani e belgi. «C'erano una dozzina di persone sotto la supervisione di un tenente colonnello libico» mi disse Wilson. «Avevano a disposizione un Gulfstream II, un paio di jet Lear, alcuni Falcon e un Boeing 707.»

Alla ricerca di qualcuno di quei piloti stranieri al servizio personale di Gheddafi, cominciai a interpellare riviste e organizzazioni legate al mondo dell'aviazione internazionale. Parlai con una dozzina di persone in America e in Europa, finché riuscii ad avere nome e numero di telefono di un pilota che si era occupato degli aerei personali di Gheddafi. Dopo varie settimane di tentativi – non rispondeva mai nessuno –, una mattina trovai la persona in questione, che chiamerò «5 Assi». Mi confermò di aver lavorato in Libia per gli aerei di Gheddafi, ma disse di essere troppo occupato per parlare in quel momento. Mi suggerì di riprovare la settimana successiva, cosa che feci, ma invano. Ci vollero un paio di mesi prima che riuscissi a trovarlo di nuovo in casa.

A suo dire, il colonnello non usava mai gli aerei più piccoli, perché non se ne fidava e perché non c'era abbastanza spazio per la sua folta corte di accompagnatori. «Gheddafi si serviva di un Boeing 707 adattato a trasporto di Vip, pilotato solo da occidentali» mi disse «5 Assi». «I piloti erano trattati bene ma, in quanto stranieri, erano considerati potenziali spie. Il principale privilegio che avevano rispetto ai piloti locali era quello di non esser mai oggetto degli sfoghi di collera del colonnello. Un giorno in cui era di umore particolarmente cattivo, l'ho visto colpire al volto con il frustino un pilota libico. Doveva averlo imparato dagli inglesi. Usava quel frustino indiscriminatamente contro chiunque lo innervosisse. Ma non l'ho mai visto usarlo contro un pilota straniero.»

Il 707 di Gheddafi era tenuto parcheggiato in uno speciale hangar, sotto costante sorveglianza, all'interno dell'aeroporto civile di Tripoli. Quando Gheddafi ne aveva bisogno, la procedura era sempre la stessa: pilota e copilota venivano prelevati dagli hotel dove risiedevano e portati all'aeroporto con veicoli militari. Lì l'equipaggio, in un'impeccabile uniforme blu scuro, veniva accompagnato in una sala speciale dove rimaneva in attesa di istruzioni. «Anche dopo essersi sistemati in cabina, i piloti continuavano ad aspettare. Spesso per ore, e a volte il volo veniva cancellato. I piloti non conoscevano mai la destinazione. Veniva loro comunicata solo al

momento del decollo. Per questo la cabina era piena di mappe e carte di aerovie di tutto il mondo. E, dovendo fare tutto all'ultimo momento, non riuscivano mai a compilare il regolare piano di volo previsto dai regolamenti internazionali.»

Gheddafi volava sempre senza scorta militare. «Se per qualche ragione c'era un MiG in volo assieme al suo Boeing, si poteva star certi che era disarmato» aggiunse. Date queste precauzioni, «5 Assi» considerava estremamente improbabile che un pilota di caccia potesse aver tentato di avvicinarsi all'aereo di Gheddafi per abbatterlo. E, nel caso fosse successo, era certo che lo avrebbe saputo. «Se l'aereo di Gheddafi avesse in qualche modo rischiato di essere abbattuto, lo sarei venuto a sapere dai colleghi. Ci scambiavamo continuamente storie e aneddoti, e la cosa sarebbe venuta fuori tra un bicchiere e l'altro.»

Ma, se fosse stato Gheddafi a ordinare la missione del MiG, «5 Assi» non avrebbe avuto modo di venirlo a sapere. Chi invece avrebbe potuto esserne informato, era il pilota italiano Lanfranco Vianello. L'indagine su Ustica aveva portato alla luce un documento interno del Sismi che parlava di «indicazioni» fornite ai libici da ex piloti militari italiani sui punti critici della Difesa aerea italiana. Un rapporto del Sios aveva addirittura avanzato l'ipotesi che il pilota del MiG schiantatosi sulla Sila fosse in realtà uno degli italiani all'epoca ingaggiati dai libici. Umberto Nobili mi aveva poi confermato di aver nutrito analoghi sospetti: «Cercavamo di seguire la questione dei piloti italiani in Libia perché non escludevamo che qualcuno di loro potesse diventare veicolo di trasferimento di informazioni riservate».

Da un giornale italiano avevo appreso che tra i piloti italiani andati a lavorare in Libia, e quindi sospettati di collusione con l'Aeronautica libica, c'era il colonnello in pensione Lanfranco Vianello, fratello del comico Raimondo Vianello. Lo rintracciai a Roma. Abitava in un residence a due passi dalla casa dei miei genitori, sulla via Cassia, dove lo andai a trovare una domenica. Lo pregai di raccontarmi, senza parsimonia di dettagli, la sua esperienza di pilota in Libia.

L'occasione di andare a lavorare in Libia gli era stata offerta da un contratto di vendita di 250 Siai 260, velivoli biposto da addestramento prodotti dalla Siai Marchetti. La Siai cercava piloti istruttori che andassero ad addestrare i libici. Lo stipendio era buono, 2,5 milioni di lire di allora,

accreditati ogni mese direttamente in Italia. In più offrivano vitto e alloggio gratuiti e 15 giorni di ferie pagate in Italia ogni tre mesi. Nell'aprile del 1978 Vianello firmò il suo primo contratto, per tre anni. «Partimmo in tre. Eravamo due piloti – io e il colonnello Annibale Delfino – e un tecnico, che avrebbe fatto da capoprogramma del corso di addestramento.»

Il piano di Gheddafi era di addestrare 500 piloti nella nuova scuola di volo di Sebha. L'arruolamento degli allievi prevedeva una rotazione annuale di regione in regione. Il primo anno i cadetti sarebbero provenuti dalla Tripolitania, il secondo dalla Cirenaica e il terzo dal Fezzan. Ma per il primo corso i libici ebbero difficoltà a trovare allievi. «A Sebha correva voce che il primo corso venisse tutto dalla partita di calcio Libia-Algeria. L'inverno precedente, alla fine di quella partita, la polizia e l'esercito avevano chiuso le porte di uscita dello stadio di Tripoli e avevano selezionato i giovani. Siccome non esisteva un'anagrafe e le case non avevano indirizzi, trovare i giovani di leva sarebbe stato altrimenti impossibile. Li presero alla fine della partita, gli fecero la visita medica e mandarono in Aeronautica quelli con la vista migliore e il fisico più a posto.»

L'inaugurazione ufficiale ebbe luogo nel 1979. Per l'occasione arrivò in visita a Sebha anche Gheddafi. «Mi ricordo ancora quando arrivò il piccolo corteo di macchine. C'erano varie auto di scorta, con in mezzo quella del colonnello. Quando si aprirono le portiere, dall'auto al centro uscì un ufficiale in divisa cachi. Ma non era Gheddafi. Per motivi di sicurezza lui era dentro un'altra macchina. Indossava una tuta da lavoro americana grigia, senza berretto e senza gradi.»

Il 1° settembre 1979, in occasione del decennale del colpo di Stato – o della «rivoluzione» come preferiva chiamarla il governo –, Gheddafi promosse una grande celebrazione con tanto di parata militare a Bengasi. Furono invitati anche gli istruttori della scuola di Sebha. Dopo la sfilata delle truppe e dei mezzi blindati, davanti a decine di capi di Stato di paesi africani e arabi, 20 aerei Siai si esibirono in una serie di evoluzioni conclusesi con una formazione che disegnò nel cielo i numeri 1 e 9, giorno e mese della rivoluzione. Vianello pilotava il penultimo aereo che formava il 9. L'esibizione ebbe un tale successo che per un anno intero il filmato di quel passaggio nel cielo di Bengasi fu trasmesso quotidianamente nella sigla di apertura del telegiornale serale libico.

Nella primavera del 1980, con la conclusione del primo corso, il governo decise di inviare una parte degli allievi che avevano completato l'addestramento a fare voli di ricognizione sulla fascia del confine con il Ciad, dove era in corso una guerra civile. I Siai 260 erano lenti, velivoli da 300 chilometri all'ora, e come armamento avevano solo i razzi di addestramento, ma con i serbatoi supplementari avevano un'autonomia di 8 ore, più che sufficiente per voli di ricognizione.

«Noi italiani non partecipammo mai a missioni in Ciad né a voli di ricognizione» chiarì Vianello. «E certamente nessuno di noi ha mai parlato con i libici delle nostre difese aeree, né ha mai volato nelle vicinanze dell'Italia assieme a libici. Volavamo sempre all'interno, mai sul Mediterraneo.»

I piloti italiani in Libia sembravano estranei alla vicenda di Ustica, ma l'ex primo ministro libico Abdel Amid Bakhoush era certo che l'Aeronautica di Gheddafi vi fosse coinvolta. In un'intervista al settimanale «Oggi», Bakhoush non aveva esitato a lanciare un'accusa diretta: «Non ho alcun dubbio su come sono andate le cose: è stato Gheddafi. Lui stesso ha fatto il piano». Il motivo dell'attacco il dissidente non aveva voluto o saputo dirlo, ma sulla fonte delle sue informazioni aveva aggiunto: «Alcuni amici dei servizi segreti, vicini a Gheddafi, mi avvisarono che era stato lui a ordinare di buttar giù l'aereo...[Io lo seppi] subito dopo, non più di sette/otto giorni dopo [l'incidente]».

Le affermazioni di Bakhoush facevano pensare che la caduta del Dc-9 fosse collegata a una qualche attività eversiva dei gruppi dissidenti libici all'estero. Ma nella fornitissima biblioteca della Columbia University appurai che nel giugno del 1980 nessuna organizzazione dissidente all'estero era in grado di montare un attacco contro il regime. Negli anni immediatamente successivi al colpo di Stato del 1969 in Libia si era formata un'opposizione, ma era per anni rimasta debole e divisa. La più significativa defezione politica era avvenuta agli inizi del 1980, quando l'ex professore universitario ed ex ambasciatore in India, Mohammed Yusef Mugharieff, aveva annunciato di aver lasciato la Libia per combattere il regime di Gheddafi. Con buone connections tra i militari libici e il sostegno finanziario dell'Arabia Saudita (sempre più preoccupata delle attività sovversive libiche in Medio Oriente), Mugharieff contava di unire tutte le forze di opposizione in un unico fronte nazionale. Il piano di «eliminazio-

ne fisica» ordinato da Gheddafi non aveva intimorito più di tanto l'ex ambasciatore, ma lo aveva indotto a muoversi con cautela. La settimana dell'incidente di Ustica, la rivista egiziana «Rose al Yasuf» aveva riferito che il suo Fronte di liberazione della Libia era ancora in fase di organizzazione e che non era stato ancora deciso neppure dove sarebbe stata la sede principale, se al Cairo o a Londra.

Nei confronti di Gheddafi una minaccia molto più concreta e immediata stava però prendendo corpo in quei giorni di giugno all'interno della Libia. A esserne l'ispiratore era un giovane e ambizioso capitano dell'esercito libico che nel 1969 aveva partecipato al colpo di Stato contro re Idris e che ora mirava a destituire Gheddafi.

XI

Mi dissero che il «degage Muammar» – o
pollo alla Muammar – era la loro
specialità.

Eduardo Seliciato

L'ex agente della Cia Edwin Wilson si ricordava di Idris Shehaibi come di uno dei più stretti collaboratori di Gheddafi. «Era un grande amico del colonnello» mi aveva detto. «E anche quando la sorveglianza attorno al colonnello si fece strettissima, lui era libero di entrare nella sua tenda con la pistola nella fondina.» Quanta fiducia riponesse in lui Gheddafi era del resto dimostrato dal fatto che nel 1980, un periodo di grande tensione con l'Egitto, gli avesse lasciato il controllo della regione orientale del paese.

Sebbene fosse un convinto seguace della rivoluzione, Shehaibi sapeva apprezzare i beni di consumo occidentali. Fumava Marlboro e, nonostante i divieti musulmani, amava il whisky – Chivas in particolare – e non mancava mai di offrirne un bicchiere agli europei che entravano nel suo ufficio. Gli piacevano anche le auto di lusso. Il suo parco macchine includeva una Bmw, una Cadillac, due jeep – una Renegade e una Cherokee –, una Toyota Cruiser e una Range Rover a tre assi.

La sua prima moglie era una tradizionale donna araba, non particolarmente bella, di soli cinque anni più giovane di lui; ma la seconda, sposata nella primavera del 1980, era un'affascinante diciottenne di Tobruk, moderna e con gusti europei. Al matrimonio Shehaibi aveva invitato un solo straniero, Eduardo Seliciato, un padovano suo coetaneo proprietario di una società di import-export, la Seleximport. Seliciato si era recato in Libia per la prima volta nel 1969, quando Idris era ancora re, e nove anni dopo aveva conosciuto Shehaibi. A presentarglielo era stato un suo cliente, parente del capitano. Shehaibi era allora responsabile di un importante progetto di sviluppo agricolo di cui Seliciato aveva poi ottenuto l'appalto.

Due anni dopo, nel 1980, per un'imprevedibile concomi-

tanza di eventi, Seliciato rimase coinvolto in un tentativo di colpo di Stato ordito da Shehaibi. Fu arrestato, torturato, processato e tenuto a marcire in un carcere libico fino all'autunno del 1986. Il 6 ottobre di quell'anno, fu scambiato con alcuni «prigionieri politici» libici ed estradato in Italia.

Inizialmente, alla stampa italiana negò tutto, proclamandosi innocente e dichiarandosi estraneo a qualsiasi tentativo di colpo di Stato. Col tempo, però, Seliciato offrì versioni diverse della propria storia, finché, in un'intervista al settimanale «Oggi», ammise di aver partecipato al tentato golpe di Shehaibi.

Dopo aver letto quell'articolo, decisi di contattarlo. Trovai il numero di telefono di suo fratello Placido e chiamai, nella speranza che la telefonata intercontinentale producesse ancora una volta l'effetto desiderato. Ma il signor Placido mi disse che il fratello non era in condizione di parlare e passò più di un anno prima che Eduardo Seliciato mi concedesse un'intervista.

Ci incontrammo a casa del fratello, un appartamento confortevole nel centro di Padova. Sin dalle prime battute mi resi conto che era ancora sotto shock. Non che avesse esitazioni nei ricordi, piuttosto era il tono della voce, freddo e metallico, e lo sguardo, che dava spesso l'impressione di cercare l'assenso del fratello.

Per anni, Shehaibi era stato un fedele ed entusiastico sostenitore di Gheddafi. Ma con l'istituzione dei comitati popolari della Jamahiriya, e con la successiva repressione politica, il capitano aveva cominciato a palesare alcune divergenze. Agli inizi del 1980 le guardie verdi avevano sparato ad altezza d'uomo contro una folla di civili che protestava contro l'arresto e la tortura di alcuni anziani capi tribali. Diverse persone erano state uccise ed erano seguiti dei disordini piuttosto gravi. In risposta, Gheddafi aveva chiesto a Shehaibi di impartire una punizione esemplare ordinando l'esecuzione di qualche figura di rilievo locale. Shehaibi si era opposto e aveva cercato di giustificare le proteste dei cittadini di Tobruk dicendo che le guardie rivoluzionarie erano ubriache e avevano sparato senza motivo.

All'inizio di maggio del 1980 Eduardo Seliciato era stato informato di questo dissenso tra Shehaibi e Gheddafi dal braccio destro del comandante di Tobruk, Hamed Marzuk

Facri. Figlio dell'imam di un paese vicino, Marzuk era la persona di fiducia e il factotum di Shehaibi. Suo padre gli aveva insegnato il rispetto di Allah e soprattutto la paura delle sue punizioni. Ma pur essendo molto più morigerato di Shehaibi, con gli stranieri anche Marzuk ogni tanto beveva un bicchierino. Poi correva in moschea a chiedere il perdono di Allah.

A giugno, Marzuk fece una strana richiesta a Seliciato. Voleva che gli procurasse un fucile ad alta precisione con cannocchiale, del tipo da caccia grossa. Seliciato rispose che avrebbe cercato di acquistare l'arma in Italia e spedirla nascosta in un container. Qualche giorno dopo, però, Marzuk annullò la richiesta. «Lascia stare,» disse «non ce n'è più bisogno. Il capitano Shehaibi deve invece parlarti di qualcos'altro. Qualcosa di molto delicato.»

Il colloquio avvenne nell'ufficio di Shehaibi. Il comandante parlò per circa un'ora rivelando a Seliciato di far parte di un'organizzazione segreta di ufficiali decisi a prendere il potere. «Vogliamo fermare Gheddafi prima che mandi in rovina il paese. Per questo abbiamo formato il "New Movement"» disse. Con il sostegno egiziano, Shehaibi era convinto di potercela fare. A Seliciato chiedeva di aiutarlo a stabilire un contatto con Il Cairo. «Ci manca l'appoggio dell'aviazione, e quello ce lo può fornire solo Sadat. Ma Sadat non sa niente del nostro "New Movement", perché è una organizzazione interna che non ha rapporti con i dissidenti all'estero. Abbiamo bisogno di mandare un nostro uomo al Cairo per ottenere la copertura aerea e l'appoggio politico» disse. «Il problema è che in un momento di tensione come questo gli egiziani stanno all'erta e un passaggio del confine non concordato con loro sarebbe pericoloso. Penserebbero a spie o disertori. Tu sei uno straniero, puoi muoverti con maggiore libertà e senza rischi. Conto sul tuo aiuto.» Il capitano ci tenne a sottolineare che in ballo non c'era solo il futuro della Libia, ma la sicurezza dell'intera area mediterranea. Il suo programma politico era di allineare la politica libica a quella di Sadat e di migliorare i rapporti commerciali con l'Occidente. Concludendo, Shehaibi raccomandò la massima riservatezza: «È questione di vita o di morte. Tutto quello che ti ho appena detto non deve uscire da questa stanza».

Seliciato si rese subito conto che il suo amico non scherzava. Il tono era estremamente serio. E così le intenzioni. C'erano certamente grossi rischi, ma quel discorso sul miglioramento dei rapporti commerciali aveva stuzzicato il suo inte-

resse. Aiutando Shehaibi a prendere il potere, si sarebbe garantito una posizione straordinariamente influente nella Libia del dopo Gheddafi. Con tutto il petrolio che c'era nel deserto libico, sarebbe potuto diventare più ricco e potente di Adnan Khassogi. E poi che alternativa aveva? Shehaibi lo aveva informato delle sue intenzioni e non poteva più far finta di nulla. Avrebbe corso comunque dei rischi. Così accettò di aiutare l'amico libico.

Il giorno dopo prese il primo aereo per Tripoli e si recò a trovare Enzo Castelli, l'architetto padovano che dirigeva gli uffici della sua società nella capitale e seguiva l'iter burocratico dei suoi progetti. Cercando di non scoprirsi troppo, Seliciato gli chiese se attraverso i suoi amici nel Partito socialista italiano era possibile stabilire un contatto con i socialisti egiziani. Castelli, incuriosito, rispose affermativamente. «Se vuoi torno a Roma e me ne occupo di persona» disse. Poi aggiunse: «Ma perché ti interessa un contatto con gli egiziani?». Seliciato, che 007 non era, non riuscì a trovare una scusa convincente: «È per un favore che mi ha chiesto Shehaibi. Vuole mandare una persona di fiducia in Egitto... è per questioni politiche». Lui stesso si rese conto di aver parlato troppo: dato il clima prebellico che c'era all'epoca tra Libia ed Egitto, Castelli non avrebbe potuto fare a meno di subodorare un qualche progetto segreto. Poi, come uno di quei musicisti che non sanno rimediare con grazia a una stecca, peggiorò ulteriormente la situazione implorando l'architetto di non parlare con nessuno di quel colloquio.

Quello stesso giorno, Seliciato prese a Tripoli un aereo della Libyan Airlines per Roma e da lì proseguì per Padova. Preoccupato di aver parlato più del dovuto con Castelli, decise di non confidarsi con la famiglia. Contattò invece Aldo Del Re, un mediatore d'affari con conoscenze un po' in tutto il mondo, uno di quei tipi leggermente infatuati di se stessi, sempre sicuri delle proprie capacità e del proprio successo. Già una volta, nel 1978, Del Re lo aveva aiutato risolvendogli un problema di mancato pagamento da parte dei libici.

Non volendo dipendere da una sola fonte di informazioni, telefonai anche a Del Re. In principio mi parve diffidente, poi parlando si rilassò, fino a dirsi addirittura disposto a venire a Cortina d'Ampezzo, dove avrei passato una settimana di vacanza con mia moglie e mio figlio. Ci incontrammo nella pensione in cui alloggiavo, appena fuori Cortina. I suoi ri-

cordi, con quelli di Seliciato, mi permisero di ricostruire gli eventi che portarono al fallito colpo di Stato.

Una volta mobilitato da Seliciato, Del Re contattò un ricco persiano imparentato con lo Shah, un commerciante di tappeti e di argenteria antica di nome Molazzadeq. Dato che lo Shah in quel periodo era in esilio in Egitto, ospite personale di Sadat, contava che riuscisse a organizzare un incontro. Attraverso Molazzadeq, Del Re ottenne un appuntamento con l'ambasciatore egiziano a Roma. L'ambasciatore lo intrattenne per varie ore a Villa Ada, l'ex residenza di Vittorio Emanuele III, facendogli tra l'altro visitare la sala in cui avvenne il colloquio che si concluse con l'arresto di Mussolini nel '43, proprio di fianco al suo studio. Parlando in francese, Del Re descrisse in linee molto generali la questione. Quella sera venne chiamato dal Cairo un addetto militare egiziano, il quale si presentò a Del Re semplicemente come «Mohammed». Fu poi fissato un incontro con Seliciato in una trattoria sulla spiaggia di Fiumicino, vicino all'aeroporto Leonardo da Vinci. La scelta era dovuta a due motivi: l'addetto voleva un luogo aperto per evitare possibili microfoni, e Seliciato doveva venire da Padova in aereo e proseguire per Bengasi, quindi gli era comodo sostare a Fiumicino.

Il giorno dell'appuntamento l'addetto andò a prendere Del Re in albergo e, dopo aver pranzato insieme, lo accompagnò a Fiumicino. All'arrivo di Seliciato, nel primo pomeriggio, i tre si sistemarono attorno a un tavolo a parlare. L'idea di cui discussero era di far scattare un finto attacco libico contro le forze egiziane in modo da giustificare un contrattacco dell'Aeronautica egiziana.

Verso sera, Del Re e Mohammed tornarono insieme a Roma, mentre Seliciato prese un aereo per la Libia. A Bengasi, trovò all'aeroporto l'architetto Castelli che era venuto a prenderlo per accompagnarlo a Tobruk con la sua Mazda. Lungo il percorso Castelli mostrò di non aver affatto dimenticato la conversazione di qualche giorno prima. «Che cosa sei riuscito a fare per Shehaibi?» gli chiese.

«Non ti preoccupare. È una questione che non ti riguarda» rispose Seliciato, allarmato per la curiosità dell'architetto.

Quella stessa notte a Tobruk, Seliciato incontrò anche Marzuk. «Perché mai hai parlato con Castelli?» gli chiese brusco il libico.

«Come? Castelli?... Ma chi te lo ha detto?» balbettò Seliciato.

«Due giorni dopo la tua partenza è venuto qui Castelli a dirci che poteva fare lui quello di cui avevamo bisogno. Ha detto di avere conoscenze nell'ambasciata egiziana e in quella americana. Noi gli abbiamo risposto che non era una cosa importante, che era una semplice questione di esportazione di capitali.»

«Ma... Castelli è un amico... Una persona sicura. Non vi preoccupate, non ne parlerà con nessuno.»

«Hai fatto male lo stesso a parlargli.»

Il giorno dopo, gli uomini di Shehaibi cominciarono a preparare la Toyota con cui avrebbero attraversato il deserto. La jeep, attrezzata da Seliciato nell'officina di un carrozziere di Padova l'anno prima, aveva a bordo un radiotelefono e un frigorifero. Si decise di mandare Marzuk con un giovane autista e una guida, un vecchio, gran conoscitore del deserto e delle stelle.

Da Roma, Del Re prese un volo della Egypt Air per Il Cairo. Aveva concordato con l'addetto che gli uomini dei servizi egiziani sarebbero andati a prenderlo all'aeroporto. Per farsi riconoscere mise un vestito color panama, con una rosa gialla all'occhiello e un cappello di paglia. Sbarcato al Cairo, fu accompagnato assieme agli altri passeggeri in una sala dove doveva compilare i moduli di ingresso nel paese. Rimase lì in attesa senza riempire nulla. Poco dopo arrivarono trafelati tre uomini del servizio di sicurezza del presidente: «Mister Aldo, Mister Aldo!». Compilarono loro il modulo e lo consegnarono agli ufficiali di frontiera. Con una macchina lo portarono in un'altra zona dell'aeroporto dove lo aspettava un generale in divisa cachi che assomigliava ad Alec Guinness nel film *Il ponte sul fiume Kwai*.

Salirono tutti su un paio di Peugeot nere, impolverate e piuttosto malconce, e imboccarono la superstrada per Alessandria. Arrivarono in città a notte fonda e raggiunsero l'albergo San Stefano, sul litorale. Il San Stefano era un famoso albergo fine '800, color rosso pompeiano, che, pur avendo perso il lustro che aveva negli anni di re Farouk, aveva ancora un certo fascino. Le Peugeot imboccarono il vialetto circolare che attraverso il giardino portava all'ingresso. Nella hall trovarono ad attenderli alcuni uomini dei servizi egiziani. Scambiarono qualche parola e poi ognuno si ritirò nella propria stanza.

Ad Alessandria dovevano aspettare gli emissari di Shehaibi. Il generale che somigliava a Guinness comunicò a Del Re che i libici sarebbero stati intercettati al confine: «La frontiera è pattugliatissima. Li intercetteranno e li porteranno qui da noi». Avendo saputo da Seliciato che i libici avevano una guida molto capace, Del Re decise di fare una scommessa. Se fossero stati presi al confine, avrebbe regalato al generale due cimeli napoleonici che aveva adocchiato da un antiquario. Se fossero invece riusciti ad arrivare inosservati fino ad Alessandria, sarebbe stato l'egiziano a comprarli per lui. La sera del quarto giorno, i libici vennero trovati alle porte della città, e Del Re ebbe i suoi cimeli.

Dopo essersi rifocillati, i tre libici furono condotti al Cairo a incontrare i leader militari egiziani. Insieme a loro studiarono i dettagli dell'operazione, incluso il finto attacco degli uomini di Shehaibi e la cattura di circa 2000 tecnici russi e est-europei che dovevano servire da ostaggi per evitare un intervento armato di Gheddafi.

Del Re fu sistemato nell'Hotel El Salaam, un albergo dei primi del '900 con giardino e piscina nel quartiere residenziale di Eliopolis. Il giorno dopo gli comunicarono che sarebbe stato ricevuto dal presidente Sadat. La solita Peugeot lo venne a prendere e lo portò al palazzo presidenziale. Lo fecero accomodare in una sala, non troppo grande, arredata in stile primi '900. Rimase in attesa per una decina di minuti. Poi fu condotto nello studio di Sadat. Il presidente, che era seduto dietro la scrivania, si alzò e andò a sedersi con lui in un salottino. A presentarli fu il generale «Guinness», che era già lì. Parlarono in inglese, senza interprete. Sadat gli chiese che cosa pensasse della situazione libica e di Gheddafi. Poi volle sapere se qualche altra nazione era al corrente del piano contro il colonnello. In particolare chiese se la Francia ne era informata. L'incontro durò circa due ore. Una volta congedato dal presidente, Del Re andò a colazione con il generale e il capo dei servizi di sicurezza.

A Tobruk, nel frattempo, Shehaibi e i suoi stavano ultimando i preparativi dell'offensiva contro Gheddafi, mentre Seliciato attendeva notizie da Del Re. Una sera a mezzanotte, a casa del padovano suonò il campanello. Semiaddormentato, Seliciato andò ad aprire. Fuori della porta trovò due uomini in borghese con pistole ben visibili alle cinture. Erano agenti del Mukhabarat, il servizio segreto libico.

«Vada a vestirsi e prenda il passaporto. Deve venire con noi» disse uno di loro seccamente.

Fu condotto nella sede del Mukhabarat di Tobruk, dove percorse un lungo corridoio su cui si aprivano varie stanze. In fondo al corridoio c'era l'ufficio del responsabile, che lo aspettava. Il libico si mostrò gentile. Gli chiese come stava e se conosceva Shehaibi e Marzuk.

«Sono a Tobruk da cinque anni. Certo che li conosco» rispose il padovano innervosito.

Fu una chiacchierata breve e inconcludente.

«Il passaporto lo teniamo noi. Stiamo facendo un'indagine e ci serve. Glielo restituiremo domani» gli spiegò un agente prima di riaccompagnarlo a casa.

Non appena l'auto dei due libici sparì dalla vista, Seliciato salì di corsa sulla sua per andare ad avvisare Shehaibi. Intorno alla sua villa vide un viavai di gente e un'atmosfera tesa. Shehaibi, normalmente un tipo freddo e controllato, era agitatissimo. Seliciato gli raccontò della visita e del passaporto.

«Dov'è Marzuk?» domandò il libico dando l'impressione di non badare alle parole di Seliciato.

«Ma... è in Egitto, no?»

«E Castelli dov'è?»

«Che c'entra Castelli adesso?... È a Tripoli.»

«Telefonagli e digli di venire qui. È più sicuro qui... e poi ho bisogno di parlargli.»

«Ok... Ma il mio passaporto?»

«Non ti preoccupare, lo vado a prendere io domani... Vuoi una pistola?»

«Una pistola? E che me ne faccio di una pistola?»

«D'accordo, va' pure a casa. Ci sentiamo domani mattina.»

Preoccupato dello strano comportamento del capitano, Seliciato tornò a casa e telefonò a Castelli. Lo trovò in albergo a Tripoli.

«Stavo per chiamarti io» disse l'architetto. «Devi venire qui domani mattina a firmare il contratto per il campo.»

«Io non posso venire. Vieni tu a Tobruk» rispose Seliciato.

«Non posso muovermi neanche io.»

«Allora risentiamoci domani mattina.»

Seliciato tornò nuovamente a letto. Era preoccupato, ma non impaurito. A Tobruk si sentiva abbastanza tranquillo. Lì c'era tutta gente fedele a Shehaibi.

Poco dopo, verso le 3 di notte, suonò nuovamente il cam-

panello. Fuori della porta c'erano gli stessi due agenti del Mukhabarat.

«Dobbiamo tornare in ufficio.»

Arrivato nella sede del Mukhabarat, Seliciato venne fatto entrare in una stanza buia, sulla sinistra, all'inizio del corridoio. Gli agenti gli dissero di non aprire bocca. Pochi istanti dopo entrò nel palazzo un ufficiale inviato da Shehaibi a recuperare il passaporto dell'italiano. Gli uomini dell'intelligence si rifiutarono di restituirlo. L'ufficiale annunciò che sarebbe ripassato l'indomani.

Non appena uscito l'uomo di Shehaibi, Seliciato venne caricato su una Peugeot bianca. Dentro c'erano due poliziotti. Fu in quel momento che Seliciato capì di essere nei guai. Ma durante tutto il tragitto tra Tobruk e Bengasi continuò a sperare che Shehaibi intervenisse e fermasse la macchina. Solo dopo aver passato Bengasi si rese conto che nessuno lo avrebbe liberato.

L'auto si fermò solo dopo aver attraversato la cittadina di Agedabia, a oltre 800 chilometri da Tobruk. Fu una breve sosta, per bere e fare benzina. Poi si rimisero tutti in macchina. Prima di arrivare a Tripoli, quindici ore dopo, i libici si fermarono altre due volte, per prendere un contenitore d'acqua e mangiare una minestra.

A Tripoli arrivarono alle 8 di mattina. Seliciato fu portato in una caserma dei comitati popolari e consegnato ad alcuni civili. Da lì, sempre in auto, fu accompagnato in un altro edificio e chiuso in una stanza. Verso le 10:30, entrarono due individui che lo bendarono e lo caricarono nuovamente in auto. Durante il tragitto nessuno disse una parola. Quando gli tolsero la benda si trovò di fronte a sei o sette persone sedute dietro a un tavolo di quattro metri. Sul tavolo c'erano strumenti di tortura di vario genere: bastoni, catene, cavi elettrici, tubi di gomma. Tutto esposto bene in vista.

Gli chiesero subito se conosceva il capitano Shehaibi.

«Sappiamo che hai agito contro la Jamahiriya» disse uno di loro senza dargli il tempo di replicare.

Seliciato rispose di non sapere a che cosa si riferissero. Poi, nel tentativo di giustificarsi, disse di temere Shehaibi.

«Hai paura di un uomo solo e non di una nazione intera?» gli chiesero ironici.

Quindi cominciarono a prendere, uno a uno, tutti gli strumenti esposti sul tavolo. Gli tolsero la sedia e lo misero in piedi. Poi giù colpi con bastoni, catene e tubi di gomma.

Dopo alcuni minuti di questo trattamento, l'italiano svenne.

Riprese i sensi qualche tempo dopo nella cella di un carcere, accusando dolori lancinanti in tutto il corpo. Rimase rinchiuso lì senza vedere nessuno fino a notte inoltrata. Poco prima delle 3 di mattina, entrò un gruppo di tre o quattro libici, armati di bastoni. Senza aprir bocca presero a colpirlo. Un colpo particolarmente brutale lo fece cadere a terra. Nell'impatto si ruppe il quadrante del Rolex che aveva al polso. Prima che i libici glielo sequestrassero, notò che le lancette erano ferme sulle 3 meno dieci.

La mattina dopo, svegliandosi, notò che la sua camicia bianca era diventata marrone, per via del sangue. Nella cella non c'era né lavello né latrina e gli dissero che una volta al giorno sarebbe stato autorizzato a uscire per fare i suoi bisogni e lavarsi la faccia e le mani. Mangiare e bere non era previsto. Poco dopo lo vennero a prendere e lo portarono in un'altra stanza dove presero a picchiarlo in modo più scientifico. Lo appesero a una sbarra orizzontale, ammanettandogli i polsi alle caviglie. Come un pollo allo spiedo. Non a caso i libici chiamavano quella posizione «pollo alla Muammar».

Volevano sapere con chi era in contatto Shehaibi e che piani aveva. Erano sei o sette e si servivano di strumenti e tecniche diverse. Botte con bastoni, sferzate con cavi elettrici e colpi con tubi di gomma rigida. Alla testa, sotto la pianta dei piedi, sulla schiena. Per ore. Seliciato non aveva molto da dire perché dei piani di Shehaibi sapeva poco o niente. Era inoltre convinto che, se avesse ammesso di averlo aiutato a contattare gli egiziani, avrebbe solo peggiorato la sua situazione. Preferì dunque perseverare nel suo silenzio. E quando i libici si accorsero che la tortura non dava risultati, lo riportarono in cella. Quello stesso giorno, tornarono da lui. Si aspettava un nuovo turno di torture, invece fu portato davanti a un gruppo di ufficiali. Gli fu offerto del tè e un succo d'arancia. Fu allora che, per la prima volta, ammise di aver aiutato Shehaibi.

«Il capitano mi aveva chiesto un favore. Voleva che lo mettessi in contatto con gli egiziani in Italia.» Pronunciò quella frase con voce atona, quasi sussurrando – come si recita il trentesimo paternostro di penitenza. Non disse nient'altro. Da una parte temeva che se avesse confessato di più lo avrebbero ucciso, dall'altra sperava ancora che il colpo di Stato riuscisse.

Ma era una speranza infondata. Shehaibi non riuscì mai a

sferrare il suo attacco. Fu anzi colto in contropiede da Gheddafi che lo anticipò inviando a Tobruk un reparto di forze speciali, appoggiato da cacciabombardieri. Il capitano fu ferito nello scontro a fuoco, ma riuscì a fuggire nel deserto a bordo di una jeep. Forse sperava di arrivare in Egitto. Fu però raggiunto e per evitare di essere catturato si sparò un colpo di pistola alla tempia.

Marzuk venne informato di quegli sviluppi dagli egiziani. Contro il parere dei suoi ospiti, decise di tornare in Libia con i suoi due accompagnatori. Sapeva che altrimenti a farne le spese sarebbe stata la sua famiglia. Appena arrivato a Tobruk fu arrestato.

A Tripoli furono arrestati anche Enzo Castelli e Orlando Peruzzo, un geometra ventiduenne arrivato poche settimane prima dall'Italia a lavorare per Seliciato. Come Castelli, anche Peruzzo aveva conosciuto Shehaibi e Marzuk, ma il giovane geometra non sapeva assolutamente nulla dei piani del capitano.

Seliciato fu riportato in cella, questa volta senza bende sugli occhi. Appurò così di essere detenuto in un vecchio palazzo, costruito dagli italiani vicino al mare, che fungeva da tribunale.

Quella sera sentì le voci e i passi di due libici che si avvicinavano alla sua cella. «Inglesi bes» – solo l'inglese – disse uno di loro in arabo. Poi sentì aprire la porta di una cella di fronte alla sua in cui era rinchiuso un tecnico di una ditta inglese, anche lui arrestato a Tobruk. Lo sentì salutare i libici. «Hello.» Poi il rumore di uno sparo e infine il cigolio di un oggetto in movimento che si allontanava. Un mese dopo, mentre veniva portato fuori della cella per i suoi bisogni, sentì lo stesso identico cigolio. Si voltò e vide che era prodotto dalla ruota di una carriola con cui i libici stavano trasportando della sabbia. Evidentemente era stata usata per portare via il corpo del tecnico inglese.

Il 19 agosto 1980, il giornale egiziano «Al-Ahram» riportò la notizia di un tentativo di colpo di Stato ordito dal comandante della regione di Tobruk, Idris Shehaibi. A detta di «Al-Ahram», Shehaibi, con l'appoggio delle tribù locali, aveva assoldato un grosso numero di mercenari e si era procurato un ingente quantitativo di armi e mezzi blindati. Il suo piano era di occupare Tobruk, da lì marciare su Bengasi e infine su Tripoli. Ma Gheddafi era stato informato dei preparativi di

Shehaibi da un tenente della caserma di Tobruk e aveva ordinato all'Aeronautica di attaccare le forze ribelli, mentre le truppe di terra avevano circondato l'intera area metropolitana di Tobruk.

Il giorno dopo, l'Agence France Press diffuse una notizia analoga dal Marocco, riportando un comunicato emesso dal dissidente Mohammed Yusef Mugharieff in cui si parlava di un mancato colpo di Stato ad opera della 9ª brigata dell'esercito libico, quella di stanza a Tobruk.

Inizialmente il governo libico cercò di negare tutto. Il corrispondente politico dell'agenzia statale Jana, a proposito di «una serie di notizie prive di fondamento su Tobruk», dichiarò: «Quella bella città sta godendosi l'estate. La Libia è un paese veramente democratico, in cui il popolo esercita il potere grazie ai comitati e al congresso [...]. Non c'è né ingiustizia né dittatura. Che motivo avrebbe la gente di creare disordini?».

Successivamente, incontrando i corrispondenti esteri nel Palazzo del popolo di Tripoli, il numero due del regime, maggiore Abdel Salam Jalloud, assunse una posizione diversa. Quando un giornalista gli chiese notizie dell'ammutinamento delle truppe di Tobruk, rispose: «A Tobruk si è verificata solo un'azione di spionaggio, prontamente sventata. I responsabili sono stati arrestati». Jalloud spiegò che un italiano che si occupava della ristrutturazione di un campo militare era riuscito a corrompere un sottufficiale libico e due civili. L'italiano era stato tenuto sotto sorveglianza e seguito a Roma, dove era stato visto incontrarsi con il segretario dell'ambasciatore egiziano. Al suo ritorno a Tobruk era stato arrestato. «In carcere ha confessato tutto» disse.

In prigione, senza la possibilità di avvisare le autorità italiane, Seliciato continuava a essere torturato. Ogni cinque o sei ore, i libici entravano nella sua cella a picchiarlo. Usavano una tecnica elementare: un giorno lo riempivano di botte, il giorno dopo un po' meno e il terzo giorno niente. Poi gli presentavano un foglio di carta e una penna per scrivere la sua confessione. Quello che lui scriveva non andava bene, e così riprendeva il ciclo di botte.

Questa strategia di pestaggi e intimidazioni culminò un paio di mesi dopo l'arresto in un episodio che Seliciato ritenne un tentativo di esecuzione. Una mattina, molto presto, una guardia entrò nella sua cella. Non era il solito secondino, era uno che non aveva mai visto prima. Gli fece segno di

uscire per fare i bisogni. Per quello scopo lo avevano appena dotato di un contenitore di ferro di olive. Lo prese e uscì. Mentre camminavano, sentì la guardia caricare il Kalashnikov. Si girò, ma il libico gli fece segno di voltargli le spalle e procedere. Seliciato si guardò intorno: non c'era nessuno. Evidentemente avevano deciso di farlo fuori, come l'inglese. Ma lui non si sarebbe fatto cogliere di sorpresa. L'unico desiderio che gli era rimasto dopo tutto quello che lo avevano costretto a subire era la voglia di vivere. Con uno scatto improvviso si girò e gettò in faccia alla guardia il contenuto del recipiente. Il libico sparò, ma non lo colpì e a quel punto intervennero altre sei o sette guardie che cominciarono a bastonarlo. Poi lo portarono in ospedale, dove gli fecero un'iniezione di sedativi.

La Libia non era un paese in cui il tempo aveva una grande importanza. Anche chi aveva un senso della puntualità innato imparava a perderlo. O perlomeno a dimenticarlo. Undici anni di rapporti con i libici lo avevano insegnato anche a Seliciato. Ma nulla lo aveva preparato a passare anni senza sapere che cosa gli sarebbe successo. In un interminabile susseguirsi di processi fu in prima istanza ritenuto colpevole di complotto contro lo Stato e condannato a morte da un tribunale militare. La sentenza fu in seguito annullata e fu condannato da un tribunale civile al *muabat*, l'equivalente dell'ergastolo.

Nell'ottobre 1986 il suo tormento ebbe fine, grazie a un accordo di scambio di «prigionieri politici» tra l'Italia e la Libia. Il 6 ottobre, i libici lo accompagnarono all'aeroporto di Tripoli, dove lo aspettava un jet della Croce Rossa in partenza per Roma. Prima che salisse sull'aereo, gli restituirono il Rolex. Le lancette erano ancora ferme alle 3 meno dieci, l'ora in cui, sei anni prima, era stato sbattuto sul pavimento della cella.

Dopo aver passato molte ore con Seliciato, mi convinsi che Ustica non aveva nulla a che vedere col tentativo di colpo di Stato contro Gheddafi. Il padovano non aveva mai sentito il suo amico Shehaibi parlare di un coinvolgimento libico nella vicenda, e sapeva che Shehaibi non aveva aerei con cui attaccare Gheddafi. Né li aspettava.

E il MiG-23 caduto in Calabria? Secondo l'ex colonnello dell'Aeronautica italiana Lanfranco Vianello era da escludere che i libici avessero la capacità di effettuare una missione del

genere: «Negli anni che ho passato laggiù, non ho mai conosciuto un pilota libico in grado di volare fino a Ustica alla ricerca di un aereo da abbattere. Ho avuto allievi berberi molto bravi e svelti, in grado di diventare a loro volta istruttori, ma non c'era nessun Barone Rosso. I libici non sono gente bellicosa. Il loro non è un popolo di guerrieri, e ancor meno di piloti».

Dalla sua cella nel carcere di Marion, Edwin Wilson mi confermò quest'opinione: «Per mandarli a combattere in Ciad, i libici dovevano puntare il fucile dietro la schiena dei loro piloti».

La possibilità che quel MiG potesse esser stato inviato nel Tirreno ad abbattere un aereo venne infine esclusa anche dall'esperto di guerra aerea Tony Robinson, da me consultato a Londra:

> Un'intercettazione nel mezzo del mar Tirreno è una missione difficile da compiere per chiunque. Bisogna avere informazioni precise sugli orari, la rotta e la quota del bersaglio, e probabilmente un qualche vettore radar – aereo, marino o terrestre – che diriga l'attacco. Non ci si può aspettare niente di tutto questo da una forza aerea del tutto priva di esperienza come quella libica.

Ma se ad abbattere il Dc-9 non erano stati i libici, quando e perché quel MiG era finito sulla Sila? Con tutta probabilità la risposta è offerta dalla traccia radar LJ 054, inizializzata dal centro della Difesa aerea di Otranto alle 11:12 del 18 luglio 1980. La suddetta traccia nasce nel mar Ionio a sud di Crotone, registra una manovra di abbassamento di quota e poi termina inspiegabilmente a est di Castelsilano. La sua classificazione friendly, indicante cioè una traccia amica, può essere spiegata dal fatto che all'ora dell'avvistamento era appena terminata l'esercitazione Nato antincursione. Dalle testimonianze risulta infatti che i radaristi potrebbero aver scambiato il MiG libico per un F-104 italiano in volo di rientro alla base.

A detta degli esperti da me consultati, quello del MiG era semplicemente un tentativo di fuga. E spulciando tra i giornali degli archivi della Columbia University scoprii che soltanto sette mesi dopo, nel febbraio del 1981, un altro pilota libico, con un altro MiG-23, era fuggito da Bengasi, dirigendosi verso il vecchio aeroporto militare di Maleme, a Creta, dove aveva chiesto e ottenuto asilo politico.

Notai almeno due aspetti in cui quest'episodio ricordava quello del MiG caduto sulla Sila. Primo, l'aviatore aveva avuto grosse difficoltà nell'atterraggio e aveva finito col danneggiare il proprio velivolo. Secondo, il governo di Tripoli aveva cercato di negare che una fuga fosse avvenuta. L'agenzia di stampa Jana aveva annunciato la notizia con un laconico quanto menzognero comunicato: «Un pilota libico è tornato in Grecia, dove aveva studiato, per andare a stare con la ragazza che vuole sposare».

Arrivai così a escludere anche la pista libica. Ma non avevo intenzione di gettare la spugna, nonostante cominciasse ad affiorare una certa stanchezza, in me e nella mia famiglia. Mio figlio Aaron sapeva che mi stavo occupando di aerei e di 007. Ne era chiaramente affascinato, ma era anche stufo di vivere con un padre dimezzato e mi aveva più volte chiesto quando avrei finito quel misterioso lavoro che mi stava impegnando in modo così intenso e ossessivo.

Il problema era che non avevo idea di quanto ancora sarebbe durata quell'inchiesta. Sapevo solo che non potevo mollare. È stato un missile – ripetevo come un automa quando mi svegliavo e prima di addormentarmi –, qualche traccia l'aereo che l'ha lanciato deve pur averla lasciata! E io ero deciso a trovarla.

La mia giornata cominciava verso le 7:30 del mattino con le prime telefonate in Europa, dove a causa dei fusi era già pomeriggio. Durante il giorno svolgevo il mio lavoro di corrispondenza per «L'Europeo», a volte inframmezzato da qualche telefonata riguardante Ustica. Alla fine del pomeriggio, nel mio studio a casa, riprendevo poi a occuparmi a tempo pieno del Dc-9, fino a tarda ora. Quando finalmente andavo a letto, verso le 23:30, prima di addormentarmi cercavo di distrarmi leggendo romanzi. Ma spesso non funzionava. Quando sembrava che stessi per addormentarmi, una frase del testo o a volte una singola parola mi faceva balenare un'idea su Ustica. Un'intuizione su una possibile pista da seguire, un fatto da verificare o una domanda da fare a qualcuno. Allora mi alzavo, mi mettevo alla scrivania, accanto al letto, e buttavo giù una nota di due righe per il giorno dopo.

Persino nei rari momenti liberi, il sabato sera o il weekend, il pensiero di Ustica non mi abbandonava. Ero perseguitato da scenari di battaglie aeree anche al cinema. Nel mezzo di un film capitava che le immagini del regista si offuscassero fino a scomparire dallo schermo, sostituite da un'intercetta-

zione aerea che vedevo e rivedevo incessantemente, come un gol controverso ripresentato alla moviola. Dopo pochi secondi mi riscuotevo ma, se il film non riusciva a coinvolgermi, mi capitava spesso di ricadere in quei pensieri.

Unica mia distrazione: le attività calcistiche di mio figlio. Ero l'allenatore della West Side Tigers, che col tempo sarebbe diventata la migliore squadra di under-12 di Manhattan, e nulla al mondo – neppure Ustica – mi avrebbe fatto mancare una partita. Per il bene dei giocatori, e per il mio. In piedi ai bordi del campo di calcio, urlando istruzioni, pensavo agli schemi della difesa e al pressing. E per sessanta minuti riuscivo a sgombrare la mente da aerei e missili.

XII

Un'operazione clandestina può dirsi riuscita solo se nessuno ne ha mai sentito parlare.

Alexandre de Marenches, ex capo dello Sdece

Era la fine di marzo del 1989, quando Guglielmo Sinigaglia chiamò Francesca Oldrini, giornalista del settimanale «Panorama».

«Ad abbattere il Dc-9 di Ustica è stata la Legione straniera francese e io ne ho le prove» le disse.

Anche se Oldrini non si era mai occupata di Ustica, le era chiaro che una telefonata del genere meritava attenzione. Decise dunque di incontrarne l'autore. Sinigaglia le raccontò di esser nato nel 1953 a Giulianova, in provincia di Teramo, di aver fatto per un breve periodo il carabiniere prima di arruolarsi nella Legione straniera con il nome di battaglia di Giuglio Sinotto e la matricola numero 155666. Nella Legione aveva fatto carriera, fino a raggiungere il grado di colonnello, si era impegnato in missioni segrete di estrema delicatezza, come quella di scortare lo Ayatollah Khomeini a Teheran nel viaggio di ritorno dall'esilio nel febbraio del 1979. Poi però aveva disertato.

A conferma della sua storia, aveva mostrato un vecchio fax di un tesserino della Legione straniera intestato a Giuglio Sinotto, la fotocopia di un documento della Legione che attestava la concessione dell'amnistia per la sua diserzione e la fotocopia di un documento del commissariato della polizia di Villefranche-sur-Saône che ordinava la cessazione delle ricerche del disertore Sinigaglia, alias Sinotto. Aveva inoltre una sua fotografia in cima alla scaletta dell'aereo da cui stava scendendo Khomeini.

A detta di Sinigaglia, l'esplosione del Dc-9 era da collegare a un'operazione militare condotta da reparti della Legione straniera con il supporto di italiani, inglesi, tedeschi e americani. Obbiettivo: uccidere Muammar Gheddafi e rovesciare il suo regime. L'operazione doveva svolgersi in due fasi. La prima – chiamata in codice «Operazione Tobruk 1» –

consisteva nel fornire armi a un'organizzazione dissidente libica da una base in Sicilia. La seconda – nome in codice «Eagles run to run» – prevedeva l'abbattimento dell'aereo che doveva trasportare Gheddafi a Varsavia la sera del 27 giugno 1980 e, contemporaneamente, lo sbarco a Tobruk di una task-force franco-inglese a sostegno dei ribelli.

Il suo racconto era meticoloso e dettagliato. A suo dire, per la missione erano stati addestrati 200 uomini, tutti del Gole (Gruppo operativo Legione straniera). I soldati avevano preso 90.000 franchi extra, gli ufficiali circa 300.000. Se fossero stati catturati, avrebbero dovuto dichiarare di essere mercenari.

Nella prima fase delle operazioni la base era a Petosino, a 10 chilometri da Mazara del Vallo, in Sicilia. Sinigaglia fu inviato lì, anche in virtù della sua nazionalità, per organizzare il trasporto di armi con scambi in alto mare con i nazionalisti libici: pesce contro armi. Non erano armi in dotazione agli eserciti regolari. Con l'eccezione di 2000 pistole Payton 357, il resto – Kalashnikov, bazooka, mortaietti – era materiale proveniente dai campi di battaglia di mezzo mondo, rimesso perfettamente in ordine. L'operazione fu portata a termine alla fine di maggio del 1980 senza intoppi. Anche perché le motovedette italiane cooperavano con quelle francesi affinché non vi fossero intralci.

A giugno, Sinigaglia fu trasferito in Corsica per essere addestrato, con altri uomini, a impadronirsi di un aeroporto. Per la simulazione venne usato l'aeroporto di Calvi. Il 25 giugno, fu dato il preallarme. La fase finale dell'operazione stava per scattare. La sera di due giorni dopo, a bordo di un Nimrod, un aereo tipo Awacs, Sinigaglia ricevette il segnale convenuto. Era in francese: «L'oiseau y vole – L'uccello è in volo». Voleva dire che Gheddafi era in volo con un Tupolev o un Antonov. Secondo i piani, questo velivolo doveva essere abbattuto da un pilota libico dissidente. Ma sorse subito un problema di carburante. Il pilota libico non ne aveva a sufficienza per arrivare fino al Tirreno, nella zona di mare in cui era previsto l'attacco. Venne così dato il via a un'operazione di rincalzo: dalla Corsica e dalla portaerei francese *Foch* si alzarono in volo alcuni Mirage francesi dotati di serbatoi supplementari e armati di missili capaci di centrare il bersaglio anche a 90 chilometri, mentre da Decimomannu partirono alcuni F-104 italiani. Pronti a intervenire erano anche alcuni sommergibili americani, francesi e inglesi. Contemporanea-

mente, dalla portaerei sovietica *Kiev*, che stazionava nel golfo della Sirte, si alzarono un MiG con i contrassegni libici e uno Yak 36 sovietico. Dalla base operativa in Corsica arrivò immediatamente l'ordine di abbatterli, proprio nel momento in cui l'aereo con il leader libico a bordo cambiava rotta per andare ad atterrare a Malta. Fu questione di pochi istanti, al termine dei quali furono abbattuti il Dc-9 dell'Itavia, il MiG poi precipitato sulla Sila e un Mirage, apparentemente scambiato per lo Yak 36. Il pilota del Mirage si era eiettato ed era stato ripescato da un elicottero dell'Aeronautica italiana. Sul Nimrod, nessuno aveva capito che era stato colpito il Dc-9. Se ne erano però accorti da terra, e per questo Sinigaglia aveva ricevuto l'ordine di rientrare «perché era stato colpito un aereo civile».

Portaerei francesi e sovietiche, caccia che si levavano simultaneamente in volo dall'Italia, dalla Corsica e dalla Libia, sommergibili di tre nazionalità diverse: lo scenario dipinto da Sinigaglia era da terza guerra mondiale. Eppure i centri della Difesa aerea italiana dicevano di non aver visto niente. Uno scoop o una provocazione? «Panorama» aveva deciso di prendere tempo, cercare verifiche prima di pubblicare il drammatico resoconto di Sinigaglia. Due mesi dopo la prima telefonata, l'ex legionario si rifece vivo. Questa volta a ricevere la chiamata fu il condirettore del settimanale. Sinigaglia gli fissò un appuntamento in una cabina telefonica nella periferia milanese. Il giornalista lo aveva trovato lì rannicchiato, coperto di sangue, con una ferita al capo e il naso spaccato. «Mi hanno picchiato i francesi» aveva detto con voce rotta. La sua storia era sembrata improvvisamente più convincente.

Il problema era che Sinigaglia aveva dipinto lo scenario di un'operazione clandestina condotta da una coalizione multinazionale di improbabili dimensioni. Avendo ormai acquisito una certa conoscenza del mondo delle operazioni clandestine, sapevo che nessuno avrebbe ideato un piano che richiedesse il coordinamento delle forze di ben cinque paesi e di tante unità militari diverse. Un piano di quelle proporzioni avrebbe avuto senso nel caso di una guerra lampo o dell'invasione di un paese. Ma non per abbattere un aereo civile. Non potevo però escludere che lo scenario di Sinigaglia contenesse qualche elemento di verità, magari arricchito di speculazioni o fantasie per renderlo più appetibile alla stampa.

Forse non c'erano stati sommergibili americani, né inglesi, né tantomeno F-104 italiani. Forse i francesi avevano fatto tutto da soli, e adesso si servivano di Sinigaglia per screditare ogni possibile fuga di notizie. La prima domanda da porsi era: dal punto di vista militare, i francesi sarebbero stati in grado di condurre un'operazione del genere?

Da libri e riviste specializzate appresi che l'Armée de l'Air aveva una base aerea in Corsica da dove avrebbe potuto lanciare un paio dei suoi intercettori, i Mirage F-1. Con tre serbatoi ausiliari, il loro «raggio di combattimento» per una missione a quota alta-bassa-alta sarebbe stato di 500 miglia nautiche – più che sufficiente per arrivare fino a Ustica e tornare indietro. L'Armée de Mer aveva inoltre due portaerei, la *Foch* e la *Clemenceau*, che avevano a bordo 16 Super-Étendard, aerei d'attacco monoposto con un raggio di combattimento superiore alle 400 miglia nautiche. Anche un Super-Étendard sarebbe stato in grado di abbattere il Dc-9 e defilarsi.

Sulla posizione delle due portaerei, la Marina francese non aveva mai fornito documenti o dati specifici come quelli che avevo ottenuto dal Pentagono attraverso il Freedom of Information Act. Si era limitata a dire che «di ritorno da una missione la *Clemenceau* era entrata nel porto di Tolone alle 6:30 del mattino del 27 giugno 1980, dopo aver mandato a terra i suoi aerei la sera precedente». Idem per quel che riguardava la *Foch*. Era anch'essa a Tolone, dove quel giorno i suoi aerei avevano condotto alcune esercitazioni. Tutto qui.

L'ipotesi di un coinvolgimento francese non era affatto nuova. Risaliva addirittura al 17 dicembre 1980, quando il quotidiano londinese «Evening Standard» l'aveva avanzata per la prima volta:

> Ottantuno persone a bordo di un aereo passeggeri Dc-9 sono morte perché l'aereo è stato colpito da un missile a guida infrarossa lanciato durante un'esercitazione.
>
> Si pensa che il missile sia stato accidentalmente attratto dai motori del Dc-9, più potenti di quelli del radiobersaglio verso cui era diretto.
>
> Fonti ben informate a Roma dicono che il missile è stato lanciato da un aereo militare decollato da una portaerei francese.

Si era trattato di un trafiletto brevissimo, relegato al fondo di una colonna in una pagina interna del giornale. Nei

primi tre paragrafi si limitava a ripetere ciò che era stato già detto e scritto in Italia, e il fatto che non fosse neppure firmato faceva pensare a un semplice rimpasto di pezzi di agenzia. Ma quell'ultimo paragrafo sulla portaerei francese, non poteva passare inosservato in Italia, anche perché congetture su un coinvolgimento della Francia circolavano da tempo. Correva infatti voce che il giorno dopo l'incidente, mentre navi ed elicotteri portavano a termine il lavoro di recupero dei rottami del Dc-9, il generale Giuseppe Santovito, capo del Sismi, avesse inviato un telex al direttore generale dei servizi esterni francesi. Di quel telex non era mai stata trovata traccia, ma per anni gli inquirenti avevano continuato a sentirne parlare. Il suo contenuto era rimasto ignoto, ma era legittimo sospettare che Santovito – soprannominato «Bourbon», dal tipo di whisky con cui amava rovinarsi il fegato – avesse contattato il suo collega francese per chiedere informazioni su Marco Affatigato.

Come sappiamo, nel primo pomeriggio del 28 giugno era arrivata al «Corriere della Sera» una telefonata anonima che informava della presenza di Affatigato a bordo del Dc-9. Si era probabilmente trattato di un tentativo di depistaggio, perché la notizia era del tutto infondata. Qualcuno voleva deviare le indagini su una pista falsa, quella della bomba a bordo. Ed era logico sospettare che quel qualcuno fosse collegato ai veri responsabili.

Attraverso la Ifremer, i francesi erano stati inoltre coinvolti nelle operazioni di recupero del relitto, e accusati di aver deliberatamente lasciato nel fondo del Tirreno le parti dell'aereo che sarebbero state più utili a scoprire la causa dell'esplosione. L'Ifremer non era per esempio riuscita a trovare il «flight data recorder» – la sezione della scatola nera che registra i dati di volo – rinvenuta successivamente da una ditta inglese. Si sospettava che si fosse trattato di «disattenzioni» pilotate, coll'obbiettivo di lasciare in mare le parti più compromettenti.

In una vicenda così ricca di intrighi e di misteri, questo sospetto non sarebbe stato particolarmente degno di nota se non lo avesse reso tale un documento del successore del generale Santovito al Sismi, l'ammiraglio Fulvio Martini. Il documento, classificato «segreto», fu inviato da Martini al ministro della Difesa nel giugno del 1987. Era intestato «Appunto» e come oggetto riportava: «Intervista a Bakhoush sul caso Ustica». In quella nota al ministro, Martini commentava l'in-

tervista concessa dal dissidente libico al settimanale «Oggi» nella quale Bakhoush aveva sostenuto che a dare l'ordine di abbattere il Dc-9 era stato Gheddafi. I primi paragrafi consistevano in semplici osservazioni sulle indagini e sugli orientamenti dei giornalisti che seguivano la vicenda di Ustica. Al «punto 3» della nota si leggeva: «Sembra che si stiano creando le premesse affinché le indagini si concludano con l'accertamento della responsabilità libica e lo scagionamento definitivo dei francesi. A tal proposito è di rilievo notare anche che il recupero del Dc-9 è stato affidato alla società francese Ifremer, nonostante i suoi legami con i servizi segreti francesi».

Quel breve appunto confermava i sospetti sull'Ifremer e soprattutto svelava che, sette anni dopo il disastro, i servizi segreti italiani non escludevano un coinvolgimento dei francesi.

Il 27 gennaio del 1980 una trentina di ribelli tunisini aveva occupato la città mineraria di Gafsa, ai confini con l'Algeria, e aveva proclamato l'indipendenza, con l'obbiettivo di creare una Jamahiriya popolare tunisina. L'esercito era però intervenuto e, dopo alcune ore di scontri, la città era tornata sotto il controllo delle forze lealiste. Nonostante la maggior parte dei ribelli fosse arrivata dall'Algeria, l'attacco era stato orchestrato dai libici. «Per tre mesi e mezzo siamo stati addestrati in un campo militare a 150 chilometri da Tripoli, nella caserma Mouaskar di El Koms» aveva confessato uno dei ribelli. «Ci avevano assicurato che al nostro ingresso a Gafsa, su ordine del colonnello Gheddafi, sarebbe intervenuto l'esercito libico.»

Preoccupate di una possibile invasione libica, le autorità tunisine avevano chiesto aiuto al governo francese. Due giorni dopo, il ministero della Difesa francese aveva annunciato che dal porto di Tolone erano salpate tre navi da guerra scortate da cinque sommergibili. Quella decisione era stata duramente condannata dal governo libico e una massa di dimostranti aveva attaccato l'ambasciata francese a Tripoli, sfondando i cancelli e facendo irruzione nel palazzo. L'ambasciatore aveva appena fatto a tempo a fuggire con il suo staff prima che scoppiasse un incendio. «L'assalto non avrebbe mai potuto verificarsi senza il consenso delle autorità» aveva detto l'ambasciatore in una successiva intervista, facendo no-

tare che la polizia non si era fatta vedere e che i vigili del fuoco erano arrivati a cose fatte.

Due giorni dopo, in un'intervista alla Agence France-Press, Gheddafi aveva accusato la Francia di «aver invaso l'Africa nel tentativo di costruire un nuovo ponte imperialista» e aveva proclamato che la Libia si sarebbe opposta a quella politica colonialista e interventista con ogni mezzo possibile, inclusa la guerra: «L'intervento francese in Tunisia ci ha fatto per la prima volta capire che uno scontro è possibile – uno scontro su larga scala, che potrebbe includere vaste aree del Nordafrica, forse l'intero continente e forse tutto il Medio Oriente».

L'escalation di tensione era continuata nei mesi successivi. Il 23 marzo 1980, due Mirage III dell'Aeronautica libica avevano fatto fuoco contro un Breguet Atlantic francese in missione di ricognizione a circa 20 miglia nautiche dalla costa libica – quindi fuori dalle acque territoriali di Tripoli. L'aereo francese non era stato colpito, ma a Parigi l'episodio aveva fatto infuriare molte persone. Non ultimo il conte Alexandre de Marenches, direttore generale del servizio segreto estero, il Service de Documentation Extérieure et de Contre-Espionnage (Sdece).

Situato in una ex caserma al 128 di boulevard Montier, nel XX^e arrondissement parigino, il quartier generale dello Sdece si affaccia su rue de Tourelle, dove c'è la piscina pubblica. Per questo a Parigi è chiamato «la Piscine». Ma chi vi lavora – gli insider – lo chiama Le Service, La Centrale, La Maison, o semplicemente boulevard Montier. Il soprannome preferito da Marenches era *le mille-feuilles*, il millefoglie. Come il dolce di pasta sfoglia – amava ripetere – il servizio segreto è fatto di tanti strati, uno sovrapposto all'altro.

Uno di quegli strati si occupava delle operazioni clandestine, e da libri e articoli letti sull'argomento sapevo che era quello che Marenches prediligeva. Tra i vari complotti da lui orditi, uno aveva avuto come bersaglio proprio il colonnello Gheddafi. Quando seppi che era stato architettato nell'estate del 1980, mi domandai se si trattava della solita coincidenza di cui questa vicenda era fin troppo ricca, del frutto della fantasia di giornalisti amanti del complotto, oppure di una pista da seguire. Dieci anni di giornalismo mi avevano insegnato a diffidare di libri e articoli dietrologici e complottistici, ma non volevo correre rischi. Per avere il parere di un esperto decisi a questo punto di rivolgermi al mio informa-

tore più prezioso. Lo chiamerò Galileo, perché nel corso degli anni mi ha descritto e spiegato un universo che prima di conoscere lui mi era pressoché sconosciuto: quello dell'intelligence, americana e no.

Nella sua carriera Galileo aveva lavorato un po' con tutti – Casa Bianca, Cia, Dipartimento della Difesa. A me era stato utilissimo, non tanto per le sue rivelazioni quanto per la sua capacità di illustrarmi meccanismi e procedure delle operazioni clandestine, e soprattutto per le lezioni di geopolitica che mi impartiva, così lucide, sintetiche e illuminanti. Con il tempo avevamo imparato a fidarci l'uno dell'altro. Lui aveva capito che non lo avrei mai «bruciato», e io che le sue informazioni meritavano sempre attenzione. C'erano naturalmente argomenti tabù di cui Galileo non gradiva parlare. Quando mi capitava di menzionarne uno, lui rispondeva sempre con la stessa frase: «Voi giornalisti leggete troppi giornali». Era una sua risposta tipica. Secca, che non dava adito a repliche.

Con Galileo ci sentivamo soprattutto al telefono, anche se saltuariamente ci incontravamo nei sobborghi di Washington. Non volendo abusare della sua pazienza, ricorrevo a lui solo quando non avevo alternative. Oppure in caso di questioni particolarmente delicate. La mia indagine su Ustica apparteneva senza dubbio a quest'ultima categoria. Avevo bisogno di aiuto e Galileo era l'unico mio informatore a cui potevo raccontare di che cosa mi stavo occupando.

Di Ustica Galileo non sapeva nulla, ma si dimostrò subito disposto ad aiutarmi. Il soggetto lo incuriosiva e dandomi una mano poteva tenersi al corrente su quello che riuscivo a scoprire.

«I servizi francesi non sono mai stati granché nella raccolta di informazioni, ma nelle operazioni clandestine sono sempre stati estremamente determinati. Sia sul proprio territorio che all'estero, credono nella rimozione delle difficoltà, incluse quelle che parlano e camminano. E fino a qualche tempo fa non avevano problemi ad ottenere l'avallo politico per operazioni del genere. In più, sapevano mantenere il segreto» mi disse Galileo. Lui stesso aveva saputo che, proprio nel periodo di Ustica, Parigi si era mobilitata contro Gheddafi: «Nell'estate del 1980 i francesi avevano studiato un'operazione con i marocchini e gli egiziani. Il compito di Sadat doveva essere di creare un incidente di frontiera che fornisse il pretesto per intervenire. Si doveva simulare un attacco li-

bico contro un posto di frontiera egiziano. Arrivarono al punto di prelevare dei cadaveri da un obitorio per avere dei corpi da mostrare ai media. I marocchini avevano un'unità di paracadutisti pronti a occupare Tripoli, mentre i francesi dovevano oscurare i radar della difesa aerea. Venimmo a sapere dell'esistenza di questo piano da nostre fonti, ma successivamente ci venne confermato dallo stesso Marenches. Il conte ha sempre avuto un grande ego e in un suo viaggio negli Usa si vantò di aver ideato l'operazione».

Galileo non sapeva di più, ma mi disse che avrebbe forse potuto mettermi in contatto con un suo amico che aveva lavorato per i servizi francesi.

«Gli piacciono gli intrighi, e chissà, forse ti darà una mano.»

«Come lo rintraccio?» gli chiesi.

«Sarà lui a chiamare, se decide di parlarti. Good luck.»

Qualche giorno dopo, mi arrivò una telefonata in ufficio. La centralinista mi disse che c'era un certo Sam Adams, ma che si rifiutava di dire per quale società lavorasse o che cosa volesse. Il nome non mi diceva nulla, ma me lo feci passare.

«Hello, sono l'amico francese del suo amico americano» disse il mio interlocutore cripticamente. Ci vollero un paio di secondi, prima che io capissi. «Non penso sia una buona idea parlare al telefono» proseguì. «Viene mai dalle parti di Washington?» Per pura coincidenza, avevo in programma un viaggio nella capitale proprio la settimana successiva.

L'appuntamento era alle 10 nella hall dell'Hotel Sheraton di Tyson Corner, una cittadina della Virginia nota per le sue miriadi di società di consulenza elettronico-militare create da ex agenti segreti, generali, ammiragli e dirigenti del Pentagono in pensione. Lo avrei trovato seduto nella hall, immerso nella lettura del «Washington Post».

Non c'era nulla nel suo aspetto che suggerisse mistero o segretezza. Ma, al di là delle apparenze, gli anni di militanza spionistica avevano chiaramente lasciato segni profondi nel comportamento di «Sam Adams». Neppure in un incontro del tutto innocuo come il nostro riuscì ad abbassare completamente la guardia. Alla ricerca di un tavolo tranquillo dove conversare, si guardò intorno come se sulle nostre tracce ci fosse qualche servizio segreto nemico. «È un'abitudine difficile da perdere» si sentì in dovere di precisare.

Gli spiegai, in linee generali, la natura del mio progetto. Il nome di Ustica gli suonò vagamente familiare, ma non aveva

notizie che potessero essermi di aiuto. Si disse comunque disposto a informarsi. Purché mi rendessi conto che, trattandosi di una questione delicata, ci sarebbe voluto del tempo. Più che di giorni, sarebbe stata questione di settimane. Forse mesi, perché non avrebbe potuto occuparsene dagli Stati Uniti. Sarebbe dovuto tornare in Francia, a parlare a quattr'occhi con i suoi ex colleghi. Non avevo scelta. Come potevo dirgli di lasciar perdere?

Un paio di mesi dopo, ebbi la risposta. Questa volta, quando la centralinista mi disse che c'era Sam Adams al telefono, non ebbi esitazioni.

«Hello» mi disse, e passò subito al sodo: «Sono a New York, all'Hilton, quello sulla Sesta Avenue. Perché non viene a trovarmi tra un quarto d'ora? Stanza sette zero cinque».

Non mi parve il caso di discutere sull'orario. Presi un taxi e lo raggiunsi.

Lo trovai infilato in una tuta da ginnastica nera.

«In viaggio, non c'è cosa più comoda» mi disse. Quindi passò subito a cose più serie. «Ho trovato un collega che si ricorda della vicenda.»

«Che cosa si ricorda?» chiesi mentre estraevo un taccuino.

«Che siamo stati noi» rispose lui puntando lo sguardo sulla borsa che avevo lasciato aperta sul letto.

«Ah, ha uno di quei microregistratori...» esclamò interrompendo il discorso. E senza chiedere permesso estrasse il registratore dalla mia borsa.

«Funziona bene?»

Risposi con un semplice cenno del capo, dato che a lui interessava solo vedere se lo avevo attivato. Voleva assicurarsi che non cercassi di fregarlo registrando la nostra conversazione. Fortunatamente, l'idea non mi aveva neppure sfiorato.

«Che vuol dire noi. Noi chi?» chiesi.

«Il mio amico si ricorda che, dopo l'incidente, allo Sdece era circolata la voce che eravamo stati noi.»

«Ma noi chi? Lo Sdece?»

«Non lo so. Non lo sa neppure lui. Noi... noi francesi.»

Per aver un buon rapporto con un agente segreto, avevo imparato che non bisogna insistere troppo con certe domande. Occorre premere senza forzare. E soprattutto sapere quando è opportuno togliere il piede dall'acceleratore. Altrimenti si mette in pericolo anche il rapporto più cordiale e duraturo.

Così non insistetti. Mi bastava sapere che, dopo la caduta

del Dc-9, negli uffici dello Sdece si diceva che erano stati i francesi. Salutando il mio informatore, dal portafogli estrassi un biglietto da visita. Ma lui lo rifiutò. «No, grazie» mi disse senza dare spiegazioni. Io non mi azzardai a chiedergli il suo.

Successivamente incontrai a Washington uno studioso di affari internazionali che mi parlò del cosiddetto «Safari Club», una sorta di Commissione internazionale dell'intelligence, composta dal capo della Savak iraniana, da quello della Direzione generale e della documentazione marocchina, da quello del Foreign Liason Bureau saudita e da quello del Mukhabarat el-Amma egiziano. Ufficialmente la Francia non ne faceva parte, ma Alexandre de Marenches ne era l'ispiratore e l'eminenza grigia. Secondo lo studioso americano, il «Club» era stato coinvolto in numerose operazione clandestine, soprattutto in Africa dove, a partire dalla metà degli anni '70, il quasi simultaneo collasso dell'impero portoghese e di quello etiopico era coinciso con la più grave crisi politica della storia degli Stati Uniti. Richard Nixon era stato defenestrato dallo scandalo Watergate e le varie commissioni di inchiesta parlamentare sulle attività della Cia avevano legato le mani al servizio segreto Usa. In quell'atmosfera, con i sovietici che tentavano di riempire il vuoto lasciato dagli americani, Alexandre de Marenches si era sentito l'ultimo bastione dell'Occidente.

Nel marzo del 1977, il Club era intervenuto in Zaire aiutando il governo a soffocare una rivolta nella provincia di Shaba. Nel maggio del 1978, sempre in Zaire, soldi sauditi e iraniani avevano finanziato il trasporto di legionari francesi e truppe marocchine inviati a reprimere un'altra ribellione, e nel settembre del 1979, con il beneplacito del Club, Marenches aveva realizzato la cosiddetta «Operazione Barracuda», che portò alla defenestrazione dell'imperatore dell'Africa Centrale Jean Bédel Bokassa.

Dalle parole del mio interlocutore, mi resi conto dell'importanza che quel Club aveva avuto per Marenches. Lo aveva liberato dall'obbligo di cercare i debiti appoggi politici e militari in Francia per le sue operazioni clandestine. Quest'impressione mi venne poi confermata da Galileo: «In teoria i francesi preferivano sempre lavorare da soli ma, attraverso il Club, Marenches era in grado di ottenere cose che in Francia nessuno gli avrebbe mai concesso. I sauditi gli fornivano i soldi, i marocchini le truppe, gli iraniani le più sofisticate

armi americane e gli egiziani le basi di appoggio da cui operare – proprio a fianco del supernemico Muammar Gheddafi».

Era venuto il momento di andare a Parigi. Al telefono fissai appuntamenti con i miei amici giornalisti e, con una certa sorpresa, riuscii a convincere a incontrarmi anche Alexandre de Marenches e Pierre Marion, il suo successore allo Sdece.

Prima di partire, richiamai Galileo. Se erano stati i servizi francesi, forse a Parigi avrei corso dei rischi. Non potevo escludere che fossero venuti a conoscenza della mia indagine, magari dallo stesso ex agente che mi aveva parlato. In questo caso volevo sapere che cosa dovevo aspettarmi.

«Innanzitutto non lasciare nessun – ripeto nessun – documento o pezzo di carta di valore nella tua stanza d'albergo. I servizi francesi sono noti per le loro "visite" nelle stanze d'albergo» mi consigliò Galileo. «E al telefono non dire niente di riservato. I telefoni francesi sono sorvegliati.»

Ma io volevo sapere se correvo rischi di altro genere, per esempio di essere aggredito. Come il legionario.

«Non credo, anche se non posso escluderlo al cento per cento. I francesi sanno giocare duro. Soprattutto in casa.»

Non fu una telefonata molto tranquillizzante. Per sicurezza, prima di partire, raccolsi tutti i miei incartamenti sulla pista francese e li consegnai a un amico perché li custodisse. Nel caso mi fosse successo qualcosa, aveva l'incarico di rendere tutto pubblico.

Era una precauzione forse eccessiva, ma sui giornali italiani avevo letto di morti misteriose, apparentemente collegate alla vicenda di Ustica. A parte il «suicidio» di Alberto Mario Dettori, il controllore del centro radar di Poggio Ballone che all'indomani dell'incidente aveva detto alla cognata che il paese era stato sull'orlo della guerra, erano morte diverse altre persone. Neppure due mesi dopo la tragedia, il comandante del centro di Poggio Ballone si era schiantato in auto contro un albero; nove mesi dopo il capitano che la sera del 27 giugno 1980 era stato responsabile del turno notturno a Poggio Ballone, era inaspettatamente morto di infarto, a soli trentadue anni. Nel 1984, il sindaco di Grosseto, mentre conduceva un'inchiesta personale su Ustica, era morto in un incidente stradale. E infine, nel 1988, un maresciallo dell'Aeronautica che aveva partecipato all'indagine era stato travolto e ucciso da un motociclista. E c'era chi allungava l'elenco con altre cinque morti sospette.

Marenches mi diede appuntamento alle 13 al Jockey Club, al numero 2 di rue de Rabelais. Avremmo pranzato insieme. In portineria mi dissero di recarmi al terzo piano. Uscendo dall'ascensore venni accolto da un paio di inservienti che, dopo avermi chiesto chi cercavo, mi fecero accomodare in una stanza, dove fui lasciato in compagnia di una dozzina di quadri di cavalli e cavalieri di ogni razza. Ebbi il tempo di studiarli tutti, uno per uno, prima di essere informato che il conte era dovuto improvvisamente partire per la Svizzera. Dolente – mi disse un inserviente –, ma credo che l'appuntamento sia saltato. Si scusò ripetutamente per conto di Marenches, offrendomi un pranzo a spese del club. Ma non era per il foie gras che ero lì. Declinai l'invito.

Temetti che Marenches volesse evitarmi. Invece il giorno dopo ricevetti in albergo una telefonata da parte della cugina di Marenches che mi porgeva le scuse del conte e proponeva un incontro a casa sua nel tardo pomeriggio.

La cugina abitava in uno dei quartieri più eleganti di Parigi, nel XVI^e^ arrondissement. Mi presentai con un leggero anticipo e fui fatto accomodare in un salotto gremito di oggetti di porcellana e di quadri con spesse cornici dorate. Accanto, la sala da pranzo era elegantemente imbandita. Per una cena con ambasciatori e dignitari vari – mi spiegò la signora offrendomi un cocktail.

Il conte de Marenches arrivò con una decina di minuti di ritardo. Era un uomo imponente – più di due metri d'altezza e ben oltre cento chili di peso. I baffetti brizzolati, un tempo di prammatica negli alti circoli militari francesi, gli conferivano un'aria aristocratica. E a buon diritto. Dal lato paterno discendeva da un'antica famiglia originaria del Piemonte che aveva servito la corte di Francia dai giorni di Luigi XIV, il Re Sole.

Stavo facendo delle ricerche sui rapporti tra paesi occidentali e paesi arabi e africani nella seconda metà degli anni '70, dissi, ripetendo quello che avevo preannunciato al telefono da New York. Per mostrare la mia diligenza, estrassi dalla borsa una copia del suo libro autobiografico, *Dans les Secrets des Princes* e gli chiesi un autografo. Marenches mi guardò e con un sorriso mi disse che preferiva rimandare a dopo. Prima di firmare, era chiaro che voleva vedere che tipo ero, che domande facevo.

«Parliamo del vuoto creato dal Watergate in Africa e nel Medio Oriente» proposi. Era un argomento volutamente in-

nocuo. Marenches lasciò andare i suoi cento e passa chili sul divano e cominciò a parlare di sé, degli americani e poi ancora di sé.

«Mi ricordo un incontro col direttore della Cia, in cui fui bruscamente interrotto mentre parlavo. "Non dire altro" mi disse il capo dei servizi americani. Gli chiesi perché, e lui rispose che sapeva già cosa stavo per dire e che non voleva sentirlo perché altrimenti avrebbe dovuto ripeterlo al Congresso. Era incredibile e terrificante al tempo stesso. Come poteva un servizio segreto operare in quel modo?»

«Il Safari Club è nato per rimediare a questa situazione?» chiesi.

«Esatto. Fu un'alleanza strategica di paesi filoccidentali, rappresentati dai rispettivi capi dei servizi segreti. L'idea centrale era di frenare l'espansionismo sovietico in quelle aree del mondo e proteggere i campi petroliferi.»

«È stata una idea sua?»

«Io sono stato il padre e la madre del Club» rispose orgoglioso. «Predisposi personalmente il suo sistema di comunicazione radio, i suoi codici e tutto il resto.»

Ci dilungammo ancora sul Club, i suoi membri e soprattutto il grande intuito politico-strategico del conte medesimo. Poi, temendo che si avvicinasse la fine del nostro incontro, decisi di cambiare argomento e parlare di operazioni clandestine.

«Ne abbiamo eseguite un certo numero, tutte perfettamente riuscite, come prova il fatto che nessuno ne ha mai saputo nulla» mi disse.

«Da quel che so, una di queste fu contro Gheddafi» azzardai.

«Quella di rimuovere Gheddafi era una vecchia idea che avevo dagli anni '70. L'avevo detto anche agli americani.»

Non andò oltre. Possibile che Marenches avesse pensato di attaccare l'aereo che doveva trasportare Gheddafi? Da quel che mi aveva detto Edwin Wilson in carcere, i francesi non avrebbero avuto difficoltà a raccogliere informazioni sugli spostamenti di Gheddafi. Avrebbero potuto addirittura tenere sotto controllo l'intera rete telefonica o qualsiasi altro sistema di comunicazione, perché i libici non adottavano mai misure di controspionaggio. Con cautela provai a insistere, ma invano. Spazientito, Marenches negò di aver mai attivato alcun piano contro il colonnello libico.

Non avevo avuto rivelazioni significative, ma l'intuito mi

diceva che Marenches mi nascondeva qualcosa su Gheddafi. Speravo di scoprire che cosa nell'incontro al Café des Flores con Pierre Marion. Il successore di Marenches alla direzione dello Sdece aveva parlato con straordinaria franchezza a un giornalista americano delle sue attività di spionaggio ai danni di società Usa. Aveva ammesso di aver nascosto microfoni spia nei sedili di business class degli aerei dell'Air France per registrare le conversazioni di uomini d'affari americani diretti in Francia e di aver furtivamente perquisito le stanze degli alberghi parigini in cui andavano a stare i businessmen americani. Chissà, forse avrebbe parlato anche a me con la stessa franchezza.

Ci sistemammo a un tavolo del piano superiore del Café, che a quell'ora – le 11 del mattino – era praticamente deserto. Dopo una ventina di minuti di conversazione, gli chiesi di Marenches e Gheddafi.

«Quando presi il posto di Marenches, trovai un piano per eliminare Gheddafi.»

«In che senso eliminare?»

«Ucciderlo.»

Allora era vero: Marenches aveva progettato di far fuori Gheddafi. E forse aveva invece causato l'abbattimento del Dc-9. L'eccitazione durò però il tempo di un sorso di caffè.

«Il piano» continuò Marion « non mi parve convincente. L'organizzazione era poco chiara ed ebbi l'impressione che sarebbe stata anche poco efficace. Il colonnello de Marolles – il responsabile delle operazioni clandestine – aveva messo in piedi una struttura segreta. Fondò una società privata che formalmente non aveva nulla a che fare con lo Sdece, una società di copertura che doveva fare import-export. Assoldò poi un gruppo di persone, tra cui una segretaria, ma non prese le necessarie precauzioni nella selezione: c'era infatti motivo di credere che quella segretaria fosse un'infiltrata del Kgb. Quando questo fatto venne appurato, nell'agosto del 1980, de Marolles fu esautorato.»

Erano per caso coinvolti anche i servizi di altri paesi? Per esempio marocchini o egiziani?

«Sì, quelli egiziani. Ma era tutto organizzato coi piedi.»

«Che cosa successe esattamente?»

«Niente. Non trovai alcuna indicazione che lasciasse pensare che quel piano fosse mai stato attuato.»

Quella risposta fu un duro colpo. Per una mezz'ora continuammo a parlare, in generale, del modus operandi dello

Sdece, dei suoi mezzi e dei suoi rapporti con le forze armate nazionali.

Anche i colloqui con i colleghi francesi furono senza risultato. Avevo interpellato un giornalista di «Le Monde», Edwy Plenel, noto in Francia per due scoop. Aveva smascherato una montatura della «Cellula antiterrorista», un nucleo speciale di polizia dipendente dall'Eliseo, che per dare prova della sua efficienza aveva «incastrato» tre persone, mettendo armi ed esplosivi nel loro appartamento e accusandoli poi di esser terroristi dell'Ira. Assieme ad alcuni colleghi, Plenel aveva anche rivelato che il peschereccio di Greenpeace, *Rainbow Warrior*, era stato affondato nel porto neozelandese di Auckland da un commando dei servizi francesi mentre si apprestava a manifestare contro gli esperimenti atomici nell'atollo di Mururoa, nel Pacifico. Plenel era forse il più bravo e ben introdotto giornalista investigativo francese, così bravo e ben introdotto, si scoprì successivamente, da esser tenuto sotto stretto controllo dagli stessi uomini della Cellula antiterrorista dell'Eliseo. Dopo vari mesi di indagine, sia negli ambienti militari che in quelli dei servizi, Plenel mi comunicò le sue conclusioni: né Marenches né le Forze armate avevano nulla a che fare con Ustica. La pista francese era insomma un vicolo cieco.

Tornai a New York convinto che Marenches non sarebbe stato in grado di organizzare un agguato aereo a Gheddafi. Anche perché non ne avrebbe avuto i mezzi. Dal febbraio del 1979, in seguito alla rivoluzione islamica, l'Iran era uscito dal Club, e quindi l'unico paese che avrebbe potuto fornire gli strumenti militari e il supporto logistico necessario per intercettare un aereo nel Tirreno sarebbe stata la Francia. Ma neppure un uomo influente come Marenches avrebbe potuto organizzare un'operazione clandestina che comportasse l'uso di basi aeree o di una portaerei. «I suoi rapporti con l'establishment militare non erano particolarmente buoni» mi confermò poi Galileo. «La Marina e l'Aeronautica francesi non avrebbero mai approvato né tanto meno collaborato a un piano del genere. E da solo non avrebbe mai potuto farcela.»

Per quel che riguardava la questione della connection Ifremer-Sdece, mi resi conto che la società francese era stata scelta perché aveva presentato l'offerta migliore e che, tutto sommato, i suoi eventuali rapporti con l'intelligence francese non potevano aver inficiato troppo l'indagine. Tra i docu-

menti ottenuti con il Foia avevo trovato la copia di un telegramma inviato dalla Us Navy al Dipartimento di Stato in risposta a una richiesta italiana: «Un progetto di recupero in fondali ad alta profondità è fattibile ma costoso, con una bassa probabilità di successo (30 per cento). Occorreranno 60 giorni e il costo dell'operazione si aggirerà attorno ai 10 milioni di dollari [*pari a 13 miliardi di lire*]». In America, gli italiani avevano contattato anche il Woods Hole Oceanographic Institution, ma l'istituto del Massachusetts aveva risposto di non avere tempo. Alla fine, quella dell'Ifremer era dunque risultata la proposta migliore sia dal punto di vista dei costi (la metà di quelli ipotizzati dalla Us Navy) sia da quello della disponibilità.

E la storia di Sinigaglia sulla Legione straniera che senso aveva, se ne aveva uno? Innanzitutto notai che nel suo racconto l'ex legionario aveva commesso alcuni significativi errori tecnici. Un Mirage, per esempio, non sarebbe stato in grado di decollare dalla portaerei *Foch*, contrariamente a quanto aveva affermato. Né un MiG sarebbe potuto decollare da una portaerei sovietica. Giunsi quindi alla conclusione che Sinigaglia si era inventato quella storia per godere del classico quarto d'ora di notorietà a spese della Legione. Capita a molti ex legionari di piombare nella disperazione. La stessa instabilità psicologica che li ha spinti ad arruolarsi può indurre a scambiare la fantasia per realtà.

Avevo esaminato i quattro scenari più plausibili – italiano, americano, libico e francese – e, uno per uno, avevo finito con scartarli tutti. Gli italiani e gli americani perché quella notte non avevano caccia in volo nella zona di Ustica, i libici e i francesi perché non avevano i mezzi per un'intercettazione. Avevo dunque percorso tutte le piste percorribili senza trovare niente. E dato che sin dall'inizio avevo preso la decisione di non pubblicare nulla che si limitasse a sollevare nuovi interrogativi, o alimentasse il polverone di ipotesi e controipotesi – ce ne erano già abbastanza – sulla vicenda non avevo scritto neppure un rigo.

Mi sentivo come uno scommettitore dopo una giornata passata all'ippodromo puntando su cavalli sbagliati. Certo del mio intuito, avevo inaugurato la giornata puntando su quello che mi sembrava un purosangue e invece era risultato un brocco. Con la certezza di chi è assuefatto al gioco, ero passato a puntare su un altro cavallo, poi su un altro e un altro

ancora. Alla fine si erano rivelati tutti dei brocchi. Quella giornata era durata più di un anno.

Era difficile nascondere la delusione. Avevo preso di petto il mistero di Ustica e ne ero stato sconfitto. Alcuni momenti erano stati eccitanti, quasi da racconto poliziesco, ma quella mia donchisciottesca battaglia aveva avuto tanti, troppi lati negativi. Era stata lunga, ossessiva, costosa e debilitante. Spesso mi era persino capitato di mentire, o perlomeno di alterare la verità, abusando della fiducia di persone sinceramente desiderose di aiutarmi.

Sapevo che il missile non poteva esser venuto dal nulla. Che l'aereo visto dai radar di Fiumicino doveva esser decollato da una qualche base. Doveva esserci un quinto scenario ancora inesplorato. Ma non riuscivo a immaginare quale. L'unico altro paese di cui sarebbe stato logico sospettare era l'Unione Sovietica. Ma se ad abbattere il Dc-9 fosse stato il caccia di una portaerei sovietica, la Nato e gli americani non avrebbero potuto non accorgersene. E la portaerei non avrebbe potuto uscire dal Mediterraneo senza esser vista. Insomma, non potevano essere stati i sovietici. Sia pure con riluttanza, decisi dunque di deporre le armi e di non occuparmi più del Dc-9 dell'Itavia.

XIII

Gli arabi devono arrivare ad avere la bomba atomica.

Naim Haddad, membro del Consiglio del comando rivoluzionario iracheno

«Le informazioni che abbiamo a disposizione lasciano supporre che l'Iraq sia impegnato a fondo in un programma diretto a sviluppare una capacità nucleare militare» aveva scritto l'ispettore Roger Richter nel 1980 in una lettera alla delegazione americana della International Atomic Energy Agency in cui denunciava la complicità di alcuni paesi occidentali. «L'aspetto più allarmante del programma nucleare iracheno» continuava la lettera «è che il Trattato di non proliferazione (Tnp) ha avuto l'effetto di favorire l'acquisizione da parte irachena di tecnologia e materiali nucleari, assolvendo dalle loro responsabilità morali le nazioni fornitrici. Alle critiche internazionali, queste nazioni hanno risposto sottolineando il fatto che l'Iraq è un paese firmatario del Tnp e respingendo le numerose, ovvie e indiscutibili prove che dimostrano che l'Iraq è impegnato in un programma nucleare di natura militare.»

Dopo questa denuncia, Richter era stato bruscamente licenziato dall'organizzazione internazionale di Vienna. E, con l'aiuto di fornitori stranieri, l'Iraq aveva fatto esattamente ciò che l'ex ispettore aveva previsto. Nel corso delle ispezioni effettuate dopo la Guerra del golfo, la Iaea ha infatti scoperto che, grazie a forniture tedesche, gli iracheni avevano sviluppato un sofisticato programma di arricchimento di uranio all'insaputa di tutti. Plutonio adatto a fini militari era stato inoltre prodotto utilizzando celle calde francesi e un laboratorio per l'assemblaggio di elementi combustibili italiano. Era la prima volta nella storia della Iaea che un paese firmatario veniva colto in flagrante violazione del Trattato di non proliferazione.

Il programma nucleare iracheno mi interessava nell'ambito di un'inchiesta sui finanziamenti clandestini concessi al-

l'Iraq dalla filiale di Atlanta della Banca nazionale del lavoro (Bnl). Era il cosiddetto «Iraqgate». Nell'autunno del 1989 avevo pubblicato alcuni articoli su «L'Europeo», e nel dicembre dello stesso anno il «Corriere della Sera» aveva pubblicato, a piena pagina, un mio servizio speciale. Ma era una storia dalle mille ramificazioni e volevo appurare se ce n'era anche una nucleare, se i soldi della Bnl erano andati a finanziare la bomba irachena.

Avevo letto che Saddam era stato sempre affascinato dal potenziale di terrore della bomba atomica. Per lui era il più eloquente contrassegno della superiorità militare israeliana. Il leader iracheno era convinto che solo una bomba araba potesse ristabilire l'equilibrio ed era deciso a fabbricarne una. A ogni costo. Rendendosi conto che il paese non aveva una base tecnologica e scientifica per avviare un programma con le sue forze, nella metà degli anni '70 aveva pensato di rivolgersi a quei paesi europei dotati di una significativa industria nucleare e di una ancor più significativa sete di petrolio. La sua prima scelta cadde sulla Francia. Ed era una scelta naturale, perché la Francia non solo aveva il più moderno programma nucleare del mondo dopo quello americano, ma era la nazione occidentale più indipendente da Washington.

Nel novembre 1975 Francia e Iraq avevano firmato un trattato di cooperazione che includeva la fornitura di un reattore per le prove materiali da 70 megawatt e uno più piccolo da 800 kilowatt. Era un impianto simile a quello del Centro di ricerca nucleare di Saclay, vicino Parigi, che gli iracheni volevano installare ad al Tuwaitha, un'area di 120 ettari di terreno sulla riva sinistra del fiume Tigri, 20 chilometri a sudest della capitale. Il reattore principale di Saclay si chiamava Osiris, dal nome della divinità egiziana, giudice dei morti, marito e fratello di Isis (nome dato al reattore più piccolo). Il gemello destinato a Bagdad era stato battezzato dai francesi Osirak, ma gli iracheni avevano preferito chiamarlo Tammuz, l'equivalente di Osiris nella mitologia mesopotamica. I reattori francesi erano alimentati da uranio arricchito al 93 per cento, in altre parole uranio di tipo militare, e il contratto franco-iracheno prevedeva la fornitura di una quantità non specificata di quel combustibile. Gli iracheni avevano ricevuto una prima carica di circa 12 chilogrammi poi, nel 1981, il primo ministro israeliano Menahem Begin aveva fatto bombardare l'Osirak e il programma era stato sospeso.

Quella spedizione sarebbe rimasta un dettaglio del tutto insignificante, se la mia inchiesta sulla Bnl non mi avesse indotto a leggere il libro di Herbert Krosney e Steve Weissman, *The Islamic Bomb*. Nelle pagine di quel libro appresi che la spedizione dell'uranio arricchito era avvenuta «durante la settimana del 20 giugno 1980». Leggendo quella data sobbalzai. Il collegamento con Ustica fu immediato: se quell'uranio fosse stato il 27 giugno a bordo di un aereo? In tal caso avrebbe potuto essere il bersaglio del missile che aveva abbattuto il Dc-9. Poteva esser quello lo scenario-fantasma? Un agguato all'aereo che trasportava l'uranio? Era un'ipotesi eccitante, ma irta di interrogativi. Quale capo di governo avrebbe mai autorizzato un'intercettazione nel bel mezzo del mar Tirreno, lungo un'aerovia civile? E anche se un leader politico fosse stato così pazzo da dare il suo Ok, che senso avrebbe avuto per i suoi strateghi pianificare l'agguato a poche decine di chilometri da Napoli, quando avrebbero potuto farlo nel mezzo del Mediterraneo?

Era comunque inutile cercare di dare una risposta a queste domande prima di aver appurato le modalità e il giorno esatto della spedizione. L'ipotesi di un'intercettazione avrebbe avuto senso solo se la spedizione fosse avvenuta il 27 giugno 1980. Chiamai uno degli autori di *The Islamic Bomb*, il giornalista Herb Krosney, e gli chiesi se sapeva la data esatta del trasporto. Mi disse che non era riuscito a strappare nulla di più preciso ai francesi. «È un argomento di cui non amano parlare» commentò. Non sapeva neppure come l'uranio fosse stato spedito.

Pensai agli archivi della Iaea. Forse lì avrei trovato traccia della spedizione. Telefonai a Vienna e il giorno dopo ricevetti un fax con la copia di un articolo pubblicato sul bollettino della Iaea. Diceva che l'ispezione della Iaea a Bagdad era stata fatta il 28 e il 29 giugno, ma non menzionava né la data né il metodo di trasporto.

«È lecito supporre che l'uranio sia arrivato il giorno prima dell'ispezione?» chiesi al capo dell'ufficio stampa.

«È probabile.»

Avrei preferito una risposta più categorica, ma anche quel «probabile» fu musica per le mie orecchie.

Il primo approccio con i francesi lo feci chiamando l'ambasciata di Washington. L'addetto scientifico non fu in grado di rispondere alle mie domande, ma si impegnò a informarsi.

Nelle settimane successive lo tempestai di telefonate, ma continuò a ripetermi che era in attesa di una risposta da Parigi. Stufo di sentirmelo dire, chiesi il nome del responsabile della Divisione degli affari internazionali del Commissariat à l'Énergie Atomique (Cea). Forse se avessi chiamato io da New York, sarei riuscito ad avere una risposta più immediata.

Al funzionario della Cea, Paul Felten, non feci naturalmente alcun accenno alla vicenda di Ustica. Mi limitai a parlare genericamente di un libro sul programma nucleare iracheno. Dal tono della voce, mi parve moderatamente disponibile a occuparsene. Mi avvertì però che ci sarebbe voluto del tempo. La spedizione era stata effettuata da una sussidiaria della Cea specializzata nel trasporto di materiali nucleari, e con tutta probabilità le informazioni erano negli archivi di quella società. Non ho fretta – gli dissi.

Nell'attesa aprii un altro fronte francese contattando l'ingegnere della società Technicatome, Jean-Jacques Graf. Avevo letto che Graf aveva partecipato alla Conferenza internazionale sull'energia nucleare svoltasi a Bagdad nell'aprile del 1975 e ai successivi negoziati sui reattori. Era poi stato uno dei protagonisti del programma di cooperazione franco-irachena. Quando chiamai il suo ufficio, la segretaria mi informò che era in missione negli Stati Uniti. Per cortesia, o forse per distrazione, mi diede il numero di telefono dell'albergo in cui alloggiava a Washington. Lo chiamai subito dicendogli che stavo lavorando a un libro sul programma nucleare iracheno. Riuscii a convincerlo a concedermi mezz'ora.

«Inizialmente gli iracheni chiesero un reattore a gas-grafite, ma noi avevamo smesso di produrli e il nostro governo rispose che non era possibile fornirlo. La ragione principale era che non potevamo garantire la costruzione di qualcosa che non costruivamo più» mi disse Graf, un uomo imponente sulla sessantina, durante l'intervista che mi concesse in un salottino del suo albergo.

«Non c'erano altre ragioni? Non vi preoccupava il fatto che il reattore a gas-grafite è uno dei migliori plutonigeni?» chiesi io. Sapevo infatti che la maggior parte del plutonio per fini militari viene prodotto proprio con quei reattori.

«Non volevamo certo vendere reattori adatti alla produzione di plutonio» precisò subito.

«L'Osirak era alimentato da uranio arricchito al 93 per cento, e voi ne spediste una prima carica.» Non era una vera

e propria domanda, e Graf fece un semplice cenno di assenso col capo. «Si ricorda di quella spedizione?»

«Sono stato io a riceverla a Tuwaitha.»

«Lei era a Tuwaitha quel giorno?»

«In quel periodo ero il responsabile del programma in Iraq.»

«E si ricorda dell'arrivo di quella partita di uranio?»

«Me ne ricordo benissimo.»

«Come fu trasportato?»

«In aereo.»

Feci di tutto per restare impassibile.

«Si ricorda la data esatta?»

«Il giorno preciso, a memoria, non lo ricordo.»

«Si ricorda l'ora? Era mattina, pomeriggio, notte?» chiesi sapendo che se il volo dell'uranio fosse passato sopra Ustica alle 21:00, l'uranio non sarebbe potuto arrivare a Tuwaitha prima di notte fonda.

«Era notte.»

«Mezzanotte? L'una?»

«Probabilmente erano le due o le tre di notte.»

«Si ricorda quando venne effettuata l'ispezione da parte dei funzionari della Iaea?»

«Mi pare il giorno dopo.»

Dal bollettino della Iaea avevo appreso che l'ispezione era cominciata il 28: se l'uranio era arrivato il giorno prima, voleva dire che era stato spedito la sera del 27 giugno 1980.

Prima di congedarmi, chiesi a Graf se, una volta tornato a Parigi, poteva cercare nei suoi archivi il giorno esatto del trasporto. L'ingegnere francese si impegnò a farlo, anche se sembrava non capire perché attribuissi tanta importanza a quella data.

A quel punto ce n'era abbastanza per riattivare l'inchiesta sul Dc-9 dell'Itavia. Dopo un intervallo di alcuni mesi, durante il quale ero riuscito a scacciare «la scimmia» di Ustica, l'idea di tornare a immergermi in quell'*affaire* non mi impensieriva affatto. Ero di nuovo eccitato dalla prospettiva di trovare una soluzione del mistero.

Il mio piano era di procedere su vari fronti per stabilire il potenziale di pericolo del programma nucleare iracheno con le sue istallazioni francesi e italiane, accertare chi aveva le capacità per compiere un'intercettazione in volo a nord di Ustica e capire chi poteva essere stato indotto a compiere un atto così spericolato.

Cominciai la mia ricerca in Italia con la Snia, la ditta che aveva contribuito al programma nucleare iracheno con la fornitura di vari laboratori (oggetto di una controversia internazionale). Rintracciai Marino Fiorelli, un ingegnere italiano che il libro *The Islamic Bomb* additava come uno dei protagonisti della cooperazione nucleare italo-irachena.

Ci incontrammo una mattina al Doney, il noto bar di via Veneto a pochi passi dall'ambasciata americana. Era un signore basso di statura con gli occhiali, dietro i quali apparivano due occhi furbi. Anche chi lo conosceva non finiva mai di essere stupito dalla sua poliedricità. In un habitat affollato per lo più da due specie – i topi di laboratorio e i burocrati – lui era un animale sui generis. Gli piaceva fare ricerca, ma anche divertirsi; sapeva coltivare i rapporti con le persone giuste, ma non esitava a mandare al diavolo chi a suo parere meritava di essere mandato al diavolo. Io ero arrivato al Doney pronto a tutto pur di strappargli le informazioni che cercavo: invece, per farlo parlare bastò che accendessi il registratore.

Pur avendo tutti i motivi di diffidare di lui, mi convinsi ben presto che la sua cordiale loquacità non fosse una finzione. La sua disponibilità era totale, direi quasi ingenua, comunque troppo generosa per non essere sincera. Ormai alla vigilia della pensione, Fiorelli aveva avuto la sfortuna di essere un ingegnere nucleare in un paese in cui il nucleare era stato tenuto per decenni sulla rampa di lancio senza che se ne autorizzasse mai il decollo. Capii che l'esperienza in Iraq era stata il vertice della sua carriera professionale. E tutte le conseguenti polemiche non avevano che contribuito a vivacizzare la sua vita. Chiunque altro ne sarebbe uscito con le ossa rotte, o perlomeno stremato. Lui no. Per lui era stata una passeggiata. Di cui aveva ancora ricordi nitidissimi.

Per Marino Fiorelli tutto era cominciato un giorno di agosto del 1975. Come ogni estate, era andato a Pesaro, la sua città natale, per trascorrere le vacanze con la famiglia. Quel giorno faceva un caldo quasi opprimente. L'ingegner Fiorelli, che non aveva mai amato prendere la tintarella, se ne stava al riparo sotto un ombrellone dello stabilimento.

Il paese viveva un momento politicamente molto agitato. Poco più di un mese prima, alle elezioni amministrative, il Partito comunista aveva ottenuto la migliore performance elettorale del dopoguerra e nuove giunte di sinistra si preparavano a governare in quasi tutte le grandi città italiane. Se-

duto su una sdraio, Fiorelli era immerso nella lettura del giornale quando fu interrotto dall'arrivo del fratello: «Ti hanno cercato dall'ufficio. Ha chiamato la tua segretaria».

Fiorelli era un esperto di riprocessamento di combustibile nucleare e lavorava per la divisione nucleare della Snia Viscosa di Milano. Telefonò in ufficio e venne a sapere che lo cercavano dal Cnen, il Comitato nazionale per l'energia nucleare. Avevano urgente bisogno di lui. Chiamò il Cnen e parlò con un ingegnere che nell'aprile precedente era stato a Bagdad per la Conferenza internazionale sull'energia nucleare. Gli iracheni lo avevano portato a Tuwaitha e gli avevano mostrato due stanzoni vuoti di circa 300 metri quadri dove volevano installare un laboratorio di radiochimica per fare ricerca «a caldo», cioè con sostanze radioattive. «Inventati qualcosa,» gli suggerì il dirigente del Cnen «qualche cella calda con relative scatole a guanti. Poi manda la proposta a Bagdad, e di' che sei disposto ad andarli a trovare. Gli iracheni sono seri, potrebbe nascere un rapporto interessante.» Fiorelli si fece dare l'indirizzo della Iaec a Bagdad e assicurò che avrebbe mandato una sua proposta.

In quegli ultimi giorni di vacanza a Pesaro, la mattina al mare e il pomeriggio a casa, si mise a fare alcuni veloci schizzi di un possibile laboratorio. Pensò a qualcosa di simile a quello che il Cnen aveva nel suo centro della Casaccia, vicino Roma: tre celle calde schermate per l'estrazione del plutonio, dotate di speciali scatole a guanti con cui manipolare il materiale radioattivo.

Finite le ferie, Fiorelli tornò a Milano e chiese a un disegnatore di trasformare quei suoi schizzi a mano in disegni tecnici. Con dimensioni, caratteristiche e quotazioni. Poi inviò il tutto in Iraq. In settembre gli iracheni risposero dichiarandosi interessati alla sua offerta e il mese successivo Fiorelli prese un aereo per Bagdad. Dopo aver inutilmente tentato di trovare una stanza al Bagdad Hotel – il migliore albergo della capitale –, dovette accontentarsi dell'Ambassador. Forse per la vista sulle acque bionde del Tigri, l'Ambassador veniva spacciato dagli iracheni come un albergo di qualità, secondo solo al Bagdad. In realtà Fiorelli ne ebbe una pessima impressione sin da quando mise piede nella hall. Rimase poi senza parole quando, in camera, notò che dal condotto dell'impianto di aria condizionata si affacciavano decine di orrendi scarafaggi lunghi anche tre centimetri. Non osò mettersi a letto prima di aver dato loro la caccia. Smontò

la griglia protettiva e armato di una ciabatta fece strage di quei mostriciattoli.

La mattina dopo, si avventurò in una passeggiata in città. La Bagdad della metà degli anni '70 era una vivace metropoli di quasi tre milioni di abitanti, molti dei quali palestinesi, egiziani e arabi originari di altri paesi. L'ingegnere italiano fu immediatamente colpito dal fatto che strade e piazze erano per lo più prive di nome e di numerazione, con l'eccezione di qualche «street» o «avenue» importante. «È nella zona di Mansur», oppure «sta vicino al ministero» era la risposta data a chi chiedeva informazioni. Sebbene la città fosse pattugliata dalla polizia regolare, che girava su auto americane Chevy, e dalle forze di sicurezza militari, a bordo delle più imponenti Land Rover, Fiorelli non avvertì un'atmosfera da paese totalitario. Semmai vide gli stridenti contrasti e le tipiche contraddizioni della capitale di un paese del Terzo Mondo a regime monopartitico. C'era l'opulenza dei nuovi monumenti che venivano eretti al regime baathista e c'era il fetore ammorbante delle vecchie fogne a cielo aperto.

Dopo quel primo giro turistico, Fiorelli non sentì più il bisogno di lasciare l'albergo, se non per gli incontri di lavoro. Gli iracheni diedero comunque l'impressione di non voler perder tempo. Anzi, si mostrarono intenzionati a stabilire un rapporto organico con la società nucleare italiana. Naturalmente lo invitarono a visitare il centro di Tuwaitha, dove avrebbero dovuto essere installate le celle calde della Snia. Lo andarono a prendere in albergo con un'auto che, una volta lasciato il centro e attraversato il Tigri, imboccò la route 6 in direzione di Bassora. Era una strada a sole due corsie, dritta e piana. Il traffico era intenso: per lo più camion carichi di mercanzia che facevano avanti e indietro tra Bagdad e Bassora.

Il paesaggio ai margini della strada era arido e brullo, con pochi segni di vita: una misera casa con le mura di mattoni di argilla e il tetto di paglia, un solitario eucalipto con le foglie scolorite dalla polvere, una capra che brucava i pochi fili d'erba cresciuti tra le pietre e la terra bruciata dal sole. Dopo aver superato il Dialah, un affluente del Tigri il cui letto sfiorava i 40 metri, Fiorelli notò che tutto cambiava. Le case avevano tetti a terrazza – dove la gente sistemava i letti per passare la notte al fresco –, gli orti e i frutteti erano numerosi e ben curati. C'erano inoltre le grandi coltivazioni di palme da dattero, separate le une dalle altre da muretti divisori

fatti, come le case, con mattoni di argilla e paglia cotti al sole.

All'ingresso del parco industriale, Fiorelli fu sorpreso dal fatto che non c'erano né posti di blocco né torrette con guardie armate. Solo un misero casello con un sorvegliante munito di telefono. Il custode chiese all'autista dove fosse diretto e telefonò all'ufficio del direttore del centro per annunciare l'arrivo dell'ingegnere italiano. Una volta dentro il complesso di Tuwaitha, la macchina di Fiorelli si immise su un viale chiuso in fondo dall'edificio che ospitava il reattore russo. Sul lato sinistro c'era una palazzina bassa, di un solo piano, con grandi colonne rettangolari di cemento che scandivano la facciata di mattoni nascondendo quasi completamente le finestre. Dentro c'erano gli uffici dei massimi dirigenti della Iaec. Accanto, sullo stesso lato del viale, c'era un altro edificio. Completamente vuoto. Era lì, in due stanze al pianoterra, che gli iracheni volevano istallare le celle calde. Al piano superiore – gli dissero – progettavano un laboratorio di chimica fredda (non radioattiva). Sullo stesso viale, ma di fronte, notò un fabbricato con alcune serre. La Iaec vi conduceva ricerche sull'uso del nucleare nel settore alimentare.

Non si poteva certo dire che nel centro di Tuwaitha pulsasse la vita. L'ingegnere italiano notò solo qualche gruppetto di giardinieri vestiti con tuniche scure, blu e nere. Innaffiavano fiaccamente l'erba che stava tornando a crescere dopo la siccità estiva e zappettavano attorno a dei rosai. Un'innaffiata e una sigaretta. Una zappettata e quindici minuti di chiacchiere. L'arrivo di uno straniero bastò per fargli interrompere ogni attività e seguire i suoi movimenti. Per curiosità, più che per ragioni di vigilanza. Non gli pareva vero di trovare un pretesto così insolito per un'ennesima interruzione del lavoro. A Fiorelli venne a mente un commento che aveva sentito in albergo. «Gli iracheni di professione fanno gli *watch-men* – i guardoni;» aveva detto un inglese «i lavori pesanti li fanno fare ai pakistani e agli egiziani, e quelli più sofisticati agli europei e ai giapponesi. E loro stanno a guardare.»

Fiorelli non ebbe nessun problema a trattare con i dirigenti della Iaec. Erano persone cordiali che ritenevano sconveniente parlare di affari senza prima offrire una tazza di tè e una ricca dose di chiacchiere. E quella loquacità si adattava perfettamente al suo stile. Gli fecero un'ottima impressione anche sul piano professionale. Sembravano seri e meticolosi, inoltre, cosa sorprendente per un popolo arabo, né corrotti

né corruttibili. Non necessariamente perché fossero tutti onesti. La rete di spionaggio del partito baathista era molto efficiente ed era evidente che la gente aveva paura di essere colta in fallo. Fiorelli venne anche a sapere che due imprenditori tedeschi e uno svizzero, accusati di aver corrotto dei funzionari locali, erano stati condannati a vari anni di galera. Era un avvertimento ben preciso.

Il 13 gennaio 1976, un aereo dell'Alitalia portò a Bagdad una delegazione del Cnen. Era guidata dal presidente Ezio Clementel e andava a concludere i negoziati sull'accordo di cooperazione nucleare. Clementel era accompagnato da Achille Albonetti, direttore dei rapporti internazionali e grande sponsor dell'industria nucleare italiana. Legato alla sinistra Dc, Albonetti era un fermo sostenitore dell'«affrancamento» europeo dall'egemonia nucleare americana e vedeva nell'Iraq di Saddam una duplice opportunità: liberare l'industria italiana dal colonialismo nucleare americano e usare quelle forniture come base di lancio di una politica estera più dinamica.

Nel pomeriggio del 15 gennaio, la delegazione italiana venne ricevuta da Saddam in persona, il quale fece accomodare gli ospiti nella sala riunioni del suo ufficio. C'era un lungo tavolo rettangolare, con un portacenere e un blocknotes davanti a ogni sedia e un solo telefono grigio. Saddam prese posto a capotavola, vicino al telefono. Fece sedere Clementel alla sua destra e il vicepresidente della Iaec, Abdul Razzak al Hashemi, alla sua sinistra. Sulla parete alle sue spalle c'era una grande mappa geografica del mondo. L'Iraq era un lembo di terra a cui non c'era motivo di attribuire importanza strategica, ma nel sottosuolo aveva riserve petrolifere seconde solo a quelle dell'Arabia Saudita e Saddam era perfettamente consapevole del potere conferitogli da quel petrolio. Nel discorso di apertura dell'incontro, lo fece chiaramente capire ai suoi ospiti. Clementel e Hashemi firmarono quindi un accordo decennale per una collaborazione nel settore degli usi pacifici dell'energia nucleare.

Nell'aprile del 1976, la Snia firmò un contratto per la vendita e l'assemblaggio di un laboratorio radiochimico per la ricerca sui prodotti di fissione. Era il laboratorio a cui l'ingegner Fiorelli aveva pensato sette mesi prima, durante le sue vacanze a Pesaro: tre celle schermate al piombo di dimensioni

ridotte, con relative scatole a guanti. Valore: 2 milioni di dollari.

Era solo un assaggio. L'appetito degli iracheni era insaziabile e nei mesi successivi chiesero agli italiani di presentare offerte per una hall tecnologica, un laboratorio per la produzione di radioisotopi per uso medico e industriale, un laboratorio per la prova di materiali e un laboratorio per la fabbricazione e l'assemblaggio di elementi combustibili nucleari. Fiorelli tornò a Bagdad, dove condusse una strenua trattativa con i dirigenti del ministero della Pianificazione, raggiungendo un accordo che attribuiva alle quattro forniture aggiuntive un valore complessivo di 50 milioni di dollari.

Poco dopo la Farnesina concesse il nulla osta, ma per la sola hall tecnologica, che delle quattro forniture era la meno sofisticata e quindi la meno controversa. La notizia fece infuriare gli iracheni: o tutto o niente, dissero alla Snia, rifiutandosi di firmare un contratto separato per la hall. Il 31 marzo 1977, per evitare una rottura delle trattative, Bagdad inviò a Roma una delegazione guidata dal ministro della Pianificazione Adnan al Hamdani. Con la munificenza, tanto sfacciata quanto falsa, tipica delle autorità irachene, il ministro annunciò subito la sua disponibilità a firmare contratti con ditte italiane per un valore complessivo di 600 milioni di dollari. Ma ciò che stava più a cuore a Hamdani era il contratto con la Snia. Non a caso, a Roma si era fatto accompagnare dal vicepresidente della Iaec Hashemi.

In quell'occasione il ministro ebbe modo di confermare alla Snia che la firma per il contratto della hall tecnologica era subordinata all'approvazione della fornitura del laboratorio di fabbricazione degli elementi di combustibile. Così come – fece capire indirettamente Hamdani – tutti gli altri contratti. Gli interessi iracheni collimavano peraltro con quelli della Snia, anch'essa desiderosa di condurre in porto l'affare.

Alla vigilia dell'arrivo della delegazione irachena, Fiorelli, che allora risiedeva a Milano, aveva telefonato al rappresentante della Snia di Roma chiedendogli di combinare una «serata particolare» per il vicepresidente della Iaec. «Trova un bel ristorantino e prenota un tavolo per me e Hashemi» gli aveva detto. «Poi fai in modo che nel tavolo vicino ci siano un paio di prostitute di classe. Mi raccomando, una cosa elegante. E che non sembri preparata.»

Fiorelli aveva un appuntamento con Hashemi alle 20:30

di sera nella hall dell'Hilton, l'albergo in cui gli iracheni erano ospiti a spese dell'Eni. L'ingegnere italiano arrivò leggermente in anticipo e fu costretto ad aspettare per più di due ore. Poco prima delle 23, il vicepresidente della Iaec entrò nella hall dell'albergo con il ministro della Programmazione e un gruppo di dirigenti dell'Eni. Innervosito dal ritardo, si mise a camminare avanti e indietro nella hall, guardando Fiorelli come per dire: «Non ti avvicinare, aspetta ancora un momento che mi libero».

A un certo momento decise di rompere gli indugi.

«Ingegnere, mi dispiace, ma mi hanno incastrato qui per cena.»

A quel punto lo stesso ministro, vedendolo discutere con Fiorelli, si avvicinò. L'italiano fece un estremo tentativo per aiutare Hashemi a liberarsi:

«Signor ministro, l'ultima volta che ero a Bagdad ho promesso a mister Hashemi che lo avrei portato a vedere Roma di notte. Col suo permesso, vorrei averlo mio ospite stasera.»

«Mi dispiace, ma niente da fare. Qui non siamo a Roma, siamo all'Hilton, che è un albergo americano. E qui lei è nostro ospite. Venga a mangiare con noi nel *roof*» rispose deciso l'iracheno.

Fiorelli non aveva alternative. Nel *roof* dell'albergo, fu sistemato in un tavolo separato con Hashemi, mentre il ministro sedeva con i dirigenti dell'Eni.

Il vicepresidente della Iaec era disperato. Non riusciva a non pensare a quello che si era perso.

«Ma... Fiorelli, mi dica, lei che cosa mi aveva preparato?»

«Ah, dottore, sapesse... il miglior ristorante romano... e poi una sberla di donna.»

Dopo cena Hashemi diede la buonanotte all'ingegnere della Snia e si ritirò nella sua stanza. In quel momento non era il solo ad essere amareggiato per come erano andate le cose. Di formose fanciulle in attesa al ristorante ce ne erano due. Una sarebbe toccata a Fiorelli. A carico della Snia.

Pochi giorni dopo la visita degli iracheni, la divisione nucleare della Snia Viscosa venne fusa con la Techint, altra società del settore nucleare. Nacque così la Snia Techint, di cui Fiorelli fu nominato direttore generale. Sotto di sé aveva circa cento dipendenti, ma ben poco lavoro da offrire. Di nucleare in Italia si continuava a parlare molto, ma non si costruiva nessuna nuova centrale. La Snia aveva qualche con-

tratto quasi simbolico con il Cnen e poco d'altro. L'Iraq avrebbe potuto esser la sua salvezza. O addirittura avrebbe potuto fare la sua fortuna. Fiorelli vedeva nell'Iraq il futuro della Snia. E viceversa. Era convinto che Bagdad avesse scelto l'Italia, e non un altro paese con una tecnologia nucleare più avanzata, perché i suoi tecnici avrebbero avuto una maggiore possibilità di apprendimento lavorando in un ambiente non eccessivamente sofisticato come quello italiano. Il dubbio che gli iracheni volessero servirsi del know-how e della tecnologia italiana a fini impropri lo sfiorò appena. Stava vendendo impianti nucleari di livello universitario, ben lungi dall'essere adatti a un «Manhattan Project» iracheno. Tutto era fatto nel pieno rispetto delle normative internazionali e, se non fosse toccato a lui, a venderli sarebbero stati i francesi o i tedeschi. Come se non bastasse, gli iracheni non solo avevano firmato il Tnp, ma erano in quel momento del tutto impreparati allo sviluppo di una bomba.

Deluso dall'atteggiamento del governo, Fiorelli decise di darsi da fare in prima persona per favorire la concessione delle autorizzazioni necessarie. Su consiglio di un collega del Cnen, chiese aiuto a Renzo Tasselli, presidente della Ansaldo meccanico nucleare (Amn), la società del gruppo Finmeccanica che costruiva reattori. Gli iracheni avevano accennato alla possibilità di una commessa per la costruzione di una centrale nucleare di potenza da 600 megawatt e, se la Snia avesse avuto già un piede dentro la Iaec, l'Ansaldo avrebbe avuto buone probabilità di ottenere quella commessa. Poiché Tasselli era un ingegnere che veniva dal Cnen, il contatto non fu difficile. In cambio di aiuto nell'opera di lobby sul governo, Fiorelli gli promise il subappalto delle forniture degli impianti di condizionamento d'aria e ventilazione. Tasselli assicurò un suo intervento. Non più di un mese dopo, il settimanale «L'Espresso» pubblicò un articolo che accusava il governo di impedire la fornitura di tecnologie nucleari all'Iraq, proprio in un momento in cui tutti parlavano della necessità di incrementare le esportazioni di prodotti ad alta tecnologia. Dopo neppure tre settimane, nel novembre del 1977, come per miracolo arrivò il nulla osta governativo per le forniture aggiuntive. Perché gli iracheni si rendessero conto che si trattava di un do ut des, lo stesso giorno la Farnesina inviò il seguente telespresso all'ambasciata italiana a Bagdad:

Oggetto: Forniture all'Iraq.

Seguito comunicazioni vie brevi, confermasi che in data 31 ottobre si è reso noto a questa ambasciata irachena assenso governo italiano per fornitura laboratorio fabbricazione et assemblaggio elementi combustibili nucleari nonché laboratorio radioisotopi. Nel fare tale comunicazione si è provveduto at:

1. far presente decisione favorevole governo italiano va vista nel quadro direttiva politica carattere più generale, secondo cui Italia consente sviluppo rapporti cooperazione in campo nucleare nei riguardi quei paesi con cui intrattiene relazioni di speciale rilevanza nel settore economico.

A fronte forniture da noi autorizzate vi è pertanto ferma aspettativa italiana che governo iracheno faciliti assegnazione rilevanti commesse ad industrie italiane, con particolare riguardo ad offerta per centrale Sigen-Gie da 600 Mw cui dovrebbe essere accordata preferenza rispetto concorrenza straniera.

L'8 febbraio 1978, Hashemi si precipitò a Roma a firmare il contratto per 50.320.000 dollari con Cnen, Snia Techint e Amn impianti termici e nucleari di Genova. La Snia avrebbe fornito le opere civili e gli impianti di servizio e la Amn l'attrezzatura tecnologica del laboratorio prove materiali. Il Cnen avrebbe invece svolto funzioni di consulenza. Per festeggiare il contratto, il Cnen regalò a Hashemi un orologio svizzero d'oro. L'iracheno ricambiò con dei bellissimi pugnali d'argento lavorato. «Per un arabo» spiegò il vicepresidente della Iaec consegnandone uno ad Albonetti «il regalo di un pugnale è il massimo segno di amicizia.»

XIV

> La stampa americana, cui fa eco la stampa tedesca, tende a accreditare l'ipotesi che l'Iraq possa dotarsi della bomba atomica entro il 1983. Questa previsione è del tutto priva di fondamento ed appare chiaramente una forzatura politica, quando non sia terrorismo giornalistico.
>
> *Da un memorandum interno della Snia Techint*

Il 25 novembre 1978, un motociclista del ministero degli Esteri lasciò d'urgenza la Farnesina diretto a viale Regina Margherita. Era una tipica giornata autunnale romana, cielo sereno e aria fresca ma non fredda. Nel giro di una ventina di minuti raggiunse la direzione del Cnen e consegnò un telespresso classificato «riservato»:

> Questa ambasciata degli Stati Uniti ha manifestato interesse a conoscere dati tecnici relativi alle forniture nucleari all'Iraq effettuate o in corso. Si sarà grati a codesto comitato se vorrà fornire gli elementi di informazione ritenuti più adeguati per aderire alla richiesta statunitense.

Sette mesi prima, le tre celle calde della Snia ordinate dalla Iaec nel 1976 erano state consegnate a Tuwaitha. Washington era venuta a saperlo e voleva chiarimenti. Per il ministero degli Esteri italiano, la questione era delicata. Non si voleva innervosire gli americani, ma neppure rivelare le caratteristiche delle forniture promesse agli iracheni. Leggendo quel dispaccio, Ezio Clementel e Achille Albonetti non riuscirono a nascondere l'irritazione. Albonetti in particolare era esasperato. «Che vogliono questi americani? Non stiamo facendo niente di scorretto o di illecito» commentò ad alta voce. Li avrebbe volentieri mandati a quel paese. Non avevano alcun diritto di fare richieste del genere. Ma Clementel pensò che fosse opportuno comportarsi con diplomazia.

Il 25 gennaio 1979, il presidente del Cnen rispose al ministero degli Esteri con una lettera riservata:

> La comunicazione di tali riservate informazioni è in contrasto con l'accordo con gli iracheni, che prevede che le informa-

zioni tecniche relative alle forniture in questione sarebbero state mantenute confidenziali per la trasmissione a terzi.

La risposta alla richiesta americana dovrebbe essere, pertanto, parsimoniosa sia dal punto di vista della forma, sia dal punto di vista della sostanza.

Dal punto di vista della forma, sarebbe desiderabile evitare lo scritto. Informazioni orali, date dal ministero Affari esteri a un funzionario della ambasciata Usa dovrebbero essere sufficienti.

Quanto alla sostanza, si dovrebbero fornire, in forma chiara, ma succinta, tutti ma soltanto questi dati generali dai quali risulti la piena conformità della fornitura agli impegni dell'Italia derivanti dal Tnp e/o dalle Intese di Londra...

L'allegata nota contiene gli elementi necessari e sufficienti, a giudizio di questo comitato, ai fini della risposta all'ambasciata degli Stati Uniti.

Seguivano poi alcuni dati tecnici sulle celle calde che vennero consegnati all'ambasciata americana e da lì trasmessi agli analisti della divisione scientifica e nucleare del Dipartimento di Stato e a quelli del Directorate of Intelligence della Cia. Ma non soddisfecero né gli uni né gli altri. L'ambasciata di Roma ricevette istruzioni di continuare a far pressioni sugli italiani per avere maggiori dettagli. Per l'occasione l'addetto scientifico Daniel Serwer sponsorizzò la creazione di una sorta di task-force informale che includeva il *chief of station* della Cia, l'addetto economico-commerciale e saltuariamente il viceambasciatore. Non c'era nulla di ufficiale, si trattava solo di un gruppo di lavoro di cui Serwer coordinava le attività. Né si richiedevano precauzioni o misure di sicurezza particolari. Le riunioni non vennero quindi mai convocate dentro la cosiddetta *bubble*, la bolla di vetro superprotetta contro microfoni spia o altri sistemi di intercettazione in cui si svolgevano i meeting sui temi più delicati. I funzionari si incontravano di solito nell'ufficio del console commerciale, al quarto piano dell'ambasciata, oppure in quello dell'addetto scientifico, al quinto.

Danny Serwer, un trentenne basso di statura con un'incipiente calvizie e un paio di occhialini da intellettuale, era senza dubbio il più informato e il più attivo del gruppo. A differenza dei suoi colleghi, non era un burocrate. Due anni prima l'ambasciatore Richard Gardner aveva letto un suo rapporto sull'ambiente, ne era rimasto colpito e gli aveva offerto il posto di addetto scientifico. Serwer aveva accettato e

nel 1977 si era trasferito in Italia. All'interno del corpo diplomatico americano a Roma, era considerato un outsider. Ma non se ne faceva un problema. Quel che contava era che il suo rapporto personale con l'ambasciatore gli garantiva notevole libertà di manovra. Sebbene non fosse un esperto di nucleare – il suo campo era la ricerca ecologica –, Serwer si rendeva perfettamente conto della gravità della posta in gioco e pensava che con gli italiani occorresse alzare la voce e parlare chiaro. Stimolata da Serwer, l'ambasciata cominciò a martellare la Farnesina con *démarches*, ovvero note diplomatiche, in cui si chiedevano ulteriori chiarimenti sul programma di cooperazione nucleare con l'Iraq.

All'inizio di febbraio del 1979, nel mezzo di questa controversia con gli americani, il governo italiano decise di non confermare Ezio Clementel alla testa del Cnen. Al suo posto venne nominato il professor Umberto Colombo. Grande diplomatico e buon conversatore, Colombo aveva un temperamento sanguigno ed era noto per non esitare a ricorrere a epiteti poco salottieri durante le sue memorabili arrabbiature. Al Cnen il suo arrivo fu accolto con un po' di preoccupazione. Per il suo carattere, ma ancor più perché aveva la fama di essere piuttosto tiepido verso il nucleare.

In viale Regina Margherita, il nuovo presidente dimostrò uno stile e un'impostazione diversa da quella del suo predecessore. Nei confronti degli Usa, apparve decisamente più disponibile e aprì un dialogo con l'addetto scientifico Daniel Serwer a proposito della questione irachena. Ma anche se avesse voluto troncare la collaborazione italiana con l'Iraq, gli interessi economico-industriali in gioco erano tali da non consentirglielo. Indipendentemente dalle intenzioni del nuovo presidente, i rapporti con gli iracheni divennero sempre più stretti.

Nel maggio del 1979, il Cnen invitò a Roma una delegazione di ingegneri della Iaec. Gli iracheni furono ospitati all'Hotel Albani, vicino agli uffici del Cnen. I quattro capilaboratorio iracheni ebbero una serie di incontri sia con i dirigenti del Comitato nucleare che con quelli della Snia. Prima che ripartissero, Fiorelli li invitò a fare un giro turistico nella zona di Pompei. Partirono da Roma su due vetture della Snia, la Fiat Argenta del direttore generale e una 131. A Pompei i tecnici di Tuwaitha girarono per le rovine romane senza mostrare grande interesse. Uscendo, si appassionarono molto di più alle bancarelle dei venditori di chincaglierie e

souvenir che affollavano l'ingresso della zona archeologica. Lì, sotto un sole cocente, si immersero in accese contrattazioni. Il venditore chiedeva 100.000 lire e loro ne offrivano 7000. Visto l'entusiasmo dimostrato per quegli oggettini di scarso valore, l'ingegnere italiano chiese agli iracheni se erano interessati ai coralli. La risposta fu un entusiastico sì. Fiorelli li portò a Torre del Greco, in uno dei più grandi stabilimenti di lavorazione del corallo. Gli iracheni negoziarono sui prezzi anche lì, ma questa volta le cifre furono molto più elevate. Nel giro di mezz'ora spesero circa sei milioni in collane, orecchini e braccialetti.

La visita degli iracheni in Italia contribuì a insospettire ulteriormente gli americani, i quali decisero che era arrivato il momento di chiedere un incontro a quattr'occhi con la Snia e il Cnen. L'Amministrazione Carter era particolarmente interessata alla questione della non-proliferazione e spingeva per una moratoria nelle vendite di qualsiasi tecnologia nucleare che avesse a che fare con il riprocessamento del plutonio o con l'arricchimento dell'uranio. Washington era preoccupata dalle capacità plutonigene del reattore Osirak e temeva che le celle calde italiane potessero fornire agli iracheni capacità aggiuntive di riprocessamento.

Nel luglio del 1979, attraverso l'ambasciata gli americani concordarono con la Farnesina l'invio di una delegazione di esperti e fecero pervenire al Cnen un questionario con i temi che desideravano affrontare. Fiorelli preparò dettagliate relazioni di risposta, ma in una riunione preparatoria Albonetti si oppose fermamente all'idea di consegnarle agli ospiti. Fosse stato per lui, non si sarebbe dovuto neanche ricevere la delegazione americana. Gli pareva un'ennesima interferenza di Washington. Assecondare quella richiesta per il governo italiano avrebbe significato rinunciare alla propria sovranità. Nel rispetto degli accordi internazionali, l'Italia aveva il diritto di esportare ciò che voleva. Non doveva chiedere né il permesso né il consenso degli americani. Colombo e il ministero degli Esteri gli imposero di venire incontro alle richieste del Dipartimento di Stato, ma – come si legge da un memorandum – lo autorizzarono a fornire solo «sintetiche risposte orali, in conformità con quanto il Cnen aveva comunicato al ministero degli Esteri in data 25 gennaio 1979».

L'incontro avvenne negli uffici del Cnen di viale Regina Margherita. C'erano Fiorelli, Albonetti, Serwer e tre esperti giunti dagli Stati Uniti. Gli americani avevano assicurato che

si sarebbe trattato di una riunione a fini puramente informativi, uno scambio di opinioni. Ma in realtà un'opinione già ce l'avevano. E tutt'altro che positiva. Specialmente all'inizio, gli italiani avvertirono una forte ostilità. Gli americani insistevano per sapere tutto sulle configurazioni delle celle calde e del laboratorio di radiochimica a freddo. Fecero il terzo grado a Fiorelli, ma si resero presto conto che la vera forza trainante del programma era Achille Albonetti. E di lui si fecero subito un'opinione ancor più negativa. Sembrò loro evasivo, istrionico, sfuggente.

Nel corso dell'incontro, gli italiani cercarono di sottolineare i limiti dei laboratori che stavano fornendo. Fecero notare che le celle calde erano di tipo universitario e che il laboratorio radiochimico era a freddo, quindi non poteva essere utilizzato per manipolare materiali radioattivi. Seppur confortati dalle informazioni tecniche ricevute, gli americani non si tranquillizzarono affatto. In realtà le due posizioni erano inconciliabili. Gli italiani pensavano che fosse un loro legittimo diritto esportare qualsiasi tecnologia la cui vendita non fosse specificatamente proibita da accordi internazionali. Gli americani ritenevano invece che fosse opportuno impedire l'accesso a qualsiasi forma di tecnologia nucleare a paesi sospetti o inaffidabili – e l'Iraq di Saddam, che da anni non aveva rapporti diplomatici con gli Usa, era senza dubbio tra questi. Erano preoccupati dal fatto che le celle calde e il laboratorio a freddo potessero permettere agli iracheni di fare un ulteriore passo avanti nel processo di apprendimento della tecnologia nucleare. Gli americani uscirono dal meeting convinti che, direttamente o indirettamente, le forniture italiane avrebbero rafforzato le capacità di riprocessamento irachene. Così dopo quell'incontro ripresero a sparare *démarches*.

Con l'arrivo del nuovo *chief of station*, Duane Clarridge, nell'autunno del 1979, la Cia a Roma divenne più attiva. Clarridge si rese immediatamente conto di aver bisogno di maggiori informazioni per stabilire il potenziale di pericolosità delle forniture italiane. E chiese ai suoi uomini di individuare una possibile fonte a cui attingere. Gli agenti della Cia pensarono prima di trovarla tra il personale del Cnen, poi tra quello della Snia e alla fine conclusero che valeva la pena di puntare più in alto. Direttamente al vertice. A Fiorelli stesso. Se avesse collaborato, non avrebbero potuto avere fonte migliore.

Clarridge affidò il compito di avvicinare l'ingegnere della Snia a Charles Emmling. Sulla soglia dei quarant'anni, piuttosto basso di statura, capelli biondastri, Emmling era stato trasferito in Italia dalla Birmania. Il primo incontro con Fiorelli avvenne nell'autunno del 1979. Si presentò semplicemente come «Charlie» e disse di lavorare per il Dipartimento di Stato. Niente nell'aspetto lo distingueva da un qualsiasi funzionario del Dipartimento di Stato, ma Fiorelli capì subito che si trattava di un agente della Cia. Charlie disse che Washington abbisognava di maggiori dettagli sulle forniture all'Iraq e che tutti ci avrebbero guadagnato se lo scambio di informazioni fosse avvenuto in incontri informali. Su quest'ultimo punto Fiorelli era d'accordo. In fondo era nell'interesse della Snia tener buoni gli americani. I due cominciarono a incontrarsi con regolarità e data la personalità di Fiorelli non ci volle molto tempo perché stabilissero un rapporto informale, se non amichevole.

Era l'americano a telefonare e chiedere un incontro quando aveva quesiti da porre. Fiorelli, che era scapolo e amava andare al ristorante, si faceva invitare quasi sempre a cena. A pranzo non avrebbe potuto mangiare e bere a spese della Cia con la stessa voracità. Per nulla intimorito da quel rapporto semiclandestino, Fiorelli cercava sempre di mostrarsi accondiscendente, pur dando sempre il minimo possibile di informazioni. Così il rapporto rimase sempre cordiale. Soltanto in un caso ci fu un po' di tensione.

Anche quella volta era stato Charlie a farsi vivo. Al telefono decisero per il loro ristorante preferito, l'Antica Pesa, in via Garibaldi non lontano dal carcere di Regina Coeli e a pochi passi dalla casa di Fiorelli, che abitava in via della Lungaretta. Da bravo agente della Cia, Charlie prese come sempre le sue precauzioni. Parcheggiò l'auto a una certa distanza dal ristorante e percorse la salita di via Garibaldi tenendosi rasente al muro delle case. Non voleva essere visto in strada in compagnia di Fiorelli, nel timore che fosse pedinato dagli iracheni. Lo incontrò nell'ingresso del ristorante, una stanza in penombra in cui era tenuta la pesa, installata in un angolo di fronte a un bancone. Il corridoio che portava ai tavoli si allungava, stretto e buio, a forma di L. Percorrendolo i due passarono davanti alla cucina, sulla sinistra, poi voltarono prima a sinistra e subito dopo a destra entrando in una sala interna con una ventina di tavole imbandite tra le

pareti affrescate. Scelsero un tavolo appartato in fondo. Era un posto tranquillo, in cui si poteva parlare a bassa voce.

Come di rito, Fiorelli ordinò la sua bottiglia di Pinot grigio, un risotto con frutti di mare e un secondo di pesce. L'orata ai ferri era la sua pietanza preferita, ma la voglia di spennare la Cia quel giorno lo spinse a ordinare un ricco piatto di scamponi. Per mantenere il conto su livelli accettabili, Charlie fu più modesto e ordinò un piatto di pesce. Poi, l'uomo della Cia chiese a bruciapelo:

«Sappiamo che c'è una cella sotterranea segreta vicino alla hall chimica fredda. Washington vuole sapere che cosa fate lì dentro.»

«Che dici?»

«Sì, una cella sotto il laboratorio a freddo.»

«Ma... non c'è nessuna cella segreta.»

Charlie provò ancora a insistere, ma di fronte al deciso diniego di Fiorelli passò ad altro.

La settimana successiva Emmling chiese un nuovo incontro.

«Marino, tu mi stai prendendo in giro. Washington dice che mi hai mentito. La cella c'è e vogliamo sapere a cosa serve.»

«Ma scusa, voi come fate a sapere di questa fantomatica cella?» chiese l'italiano con la sua solita disinvoltura.

«Non dovrei, ma da amico te lo dico: l'abbiamo rilevata con i satelliti. I satelliti all'infrarosso hanno visto uno spazio vuoto sotterraneo.»

Fu allora che a Fiorelli venne un'idea. Prese un tovagliolo di carta e fece uno schizzo con una penna. Si era ricordato che per portare i servizi ai laboratori della hall fredda erano stati costruiti dei cunicoli sotterranei dove far passare i tubi dell'acqua fredda. Per non rischiare che quei cunicoli indebolissero le fondamenta degli edifici sovrastanti, Fiorelli aveva dato istruzioni agli iracheni di costruire dei rinforzi di cemento. Così facendo era stato creato uno spazio di circa 16 metri quadri.

«È uno spazio vuoto, non serve a niente» disse l'ingegnere offrendo all'americano il tovagliolo di carta con il disegno. «Manda questo ai tuoi analisti di Langley.»

Una settimana dopo, Fiorelli ricevette l'ennesima telefonata da Charlie. «Marino,» gli disse «siamo a posto. Adesso ti credono.»

Il 27 febbraio 1980, l'ex ufficiale di Marina Edoardo Pancaldi arrivò col suo Tir nel magazzino di una ditta alla periferia di Bologna fornitrice della Snia e caricò 23 tonnellate di strutture d'acciaio, tubazioni e lamiere destinate alla Iaec. Il giorno seguente espletò le dovute formalità presso la dogana di Milano. Il suo piano di marcia prevedeva l'attraversamento della Iugoslavia e l'arrivo a Volos, in Grecia, il 5 marzo. Lì avrebbe preso il traghetto per Tartous, in Siria, e poi proseguito per Bagdad. Avendo un paio di giorni liberi, Pancaldi decise di passarli in famiglia, a San Giorgio di Piano, in provincia di Bologna.

A casa Pancaldi si ammalò di broncopolmonite e fu costretto a rimanere a letto fino al 20 marzo. Il giorno dopo, l'autotrasportatore sparì misteriosamente. Fu la moglie a denunciare la scomparsa, sua e dell'automezzo. Quattro giorni dopo, il 25, la polizia rinvenne l'autocarro abbandonato nella vicina cittadina di Castelmaggiore. Oltre all'intero carico, erano stati asportati i sedili, le ruote, le batterie, lo specchietto retrovisore sinistro, i fari fendinebbia, il telone, le sponde del carrello. Mancavano persino i documenti doganali. Il 29 aprile riapparve anche Pancaldi, misteriosamente come era scomparso. Disse solo di aver lasciato il suo mezzo su una strada e di non averlo più trovato.

Le insolite circostanze della scomparsa di Pancaldi e del suo mezzo insospettirono Fiorelli. Il direttore della Snia cominciò a pensare che qualcuno volesse sabotare i suoi rapporti con l'Iraq. In questo caso anche l'arrivo alla presidenza del Cnen di un uomo di origine ebraica e di tendenza filoamericana, come il professor Umberto Colombo, poteva essere interpretato come facente parte di una manovra antirachena. Altro possibile segno di questa manovra – pensò – era l'articolo apparso sulla prima pagina del «New York Times» il 18 marzo con il titolo «Gli Stati Uniti accusano l'Italia di vendere tecnologia per la bomba atomica all'Iraq».

Alla fine di marzo del 1980, Colombo decise di recarsi con Albonetti in visita ufficiale in Iraq. Lo scopo della missione era duplice. Da un lato il nuovo presidente del Cnen voleva dar prova di essere sensibile alla questione della salvaguardia dei materiali nucleari andando a firmare un accordo intergovernativo che prevedeva misure addizionali rispetto a quelle previste dal Trattato di non proliferazione. Dall'altro voleva assicurare che la collaborazione sarebbe continuata.

A Bagdad, Colombo e Albonetti furono invitati nella nuova sede del ministero della Pianificazione, visitarono il centro di al Tuwaitha ed ebbero una serie di incontri con i rappresentanti della Iaec. Fecero anche un po' di turismo visitando Babilonia, e il Museo iracheno di Bagdad.

La sera del secondo giorno, furono invitati in un locale notturno in riva al Tigri dove si esibivano alcune delle migliori danzatrici del ventre della capitale. Con loro sorpresa, le giovani danzatrici non si limitarono a ballare tra i tavoli degli ospiti. A un certo punto, un paio di loro salirono su quei tavoli e cominciarono a sventolare i loro ombelichi evitando abilmente bicchieri d'acqua e piatti di pesce. Dopo cena, gli italiani fecero una passeggiata lungo la riva del fiume. Era tardi, ma c'era ancora gente che cucinava pesce alla brace. Nonostante si fosse solo all'inizio della primavera, faceva già caldo. Nelle palazzine lungo il Tigri, Albonetti notò intere famiglie che avevano portato i loro letti di vimini in terrazza, per godere della leggera brezza notturna.

Come a Clementel, anche a Colombo gli iracheni attribuirono gli onori dovuti a un ministro, ma l'atteggiamento generale fu piuttosto ambiguo. Pur nel rispetto della forma, verso il nuovo presidente del Cnen serpeggiava una diffidenza neppur troppo velata. Se l'ospitalità era quasi stucchevole, la freddezza nei suoi confronti era palese. «Essendo lui il presidente di un importante ente italiano non ho voluto mancargli di rispetto» spiegò Hashemi a Fiorelli subito dopo quella visita. «Ma avrei voluto sputargli in faccia. Noi sappiamo che Clementel è stato silurato dagli americani e che quell'ebreo [Colombo] è stato scelto da americani e israeliani per sabotare i rapporti tra i nostri due paesi.»

Nonostante i sospetti iracheni, sotto la guida di Colombo il Cnen non fece nulla che potesse turbare il clima di cooperazione. Nell'aprile del 1980, dopo aver ottenuto il necessario nulla osta dal ministero degli Esteri, Colombo autorizzò la Snia a procedere con l'invio in Iraq di 6003 kg di uranio impoverito e di 4006 kg di uranio naturale per il collaudo del laboratorio di fabbricazione e l'assemblaggio di elementi combustibili forniti dalla Snia. Quei 10.009 chili di uranio erano decisamente tanti per un semplice collaudo di nuovi impianti, ma ancora maggiori erano i quantitativi acquistati da brasiliani e portoghesi. Il 5 gennaio del 1980, dopo un anno di trattative con il capo dell'intelligence brasiliana, Serviço nacional de informaçoes, e il presidente dell'agenzia

nucleare Nuclebras, il vicepresidente della Iaec aveva firmato un contratto per la fornitura di varie tonnellate di uranio naturale e leggermente arricchito. Due mesi dopo gli iracheni avevano acquistato altri 101.769 chili di concentrato uranifero – il cosiddetto *yellow cake* – dal Portogallo.

Gli italiani non si insospettirono neppure quando gli iracheni si azzardarono a chiedere una serie di laboratori e di linee pilota che includevano un impianto per la conversione da UF4 in uranio metallico. Era una strana richiesta. Nel campo dell'uso pacifico dell'energia nucleare non c'era niente che richiedesse l'apprendimento del know-how per la conversione in uranio metallico. In campo militare invece il discorso era diverso. Per poter essere utilizzato in una bomba il plutonio 239 deve esser trasformato da soluzione liquida in metallo. E il processo è lo stesso di quello della conversione dell'uranio che interessava agli iracheni.

Quando gli italiani chiesero spiegazioni, gli iracheni risposero che erano interessati a studiare il motore di propulsione per un sottomarino nucleare. L'idea che l'Iraq potesse pensare di produrre in proprio una flotta di sottomarini nucleari era assolutamente ridicola. E tale gli italiani la considerarono. Per loro era come se un ragazzino avesse chiesto un pezzo per un razzo con cui andare sulla Luna. Visto il livello – bassissimo – del loro know-how scientifico, quelle richieste suonavano assurde.

In ogni caso, data la dipendenza italiana dal petrolio iracheno – circa il 20 per cento del totale degli approvvigionamenti –, c'era poco o niente che Roma non fosse disposta a esportare a Bagdad. Lo shock petrolifero del 1979 aveva infatti portato a un ulteriore peggioramento della bilancia commerciale: l'Italia importava petrolio per 2396 miliardi di lire ed esportava merci per soli 558 miliardi. Anche per quegli impianti pilota per la conversione dell'uranio arrivarono quindi le necessarie autorizzazioni governative[1].

Ottenuto il nùlla osta del governo, Fiorelli si recò dal direttore dei lavori, Khalid I. K. Said, con un'offerta. Chiese un prezzo stratosferico, quattro volte più del dovuto. E quando Said gli disse che era una richiesta folle, lui rispose: «Caro Said, questi impianti sono rischiosi, quindi nel prezzo occorre considerare anche il coefficiente rischio. Gli ameri-

[1] Da una lettera della Snia al Cnen (che a quel punto aveva cambiato nome e si chiamava Enea) datata 14 maggio 1982.

cani ci hanno già rotto le scatole per quello che abbiamo consegnato, figuriamoci quando verranno a sapere di questi impianti».

Spaventati dai prezzi, i dirigenti della Iaec decisero di temporeggiare. Ma la buona volontà degli italiani venne comunque premiata. Il 4 maggio 1980 Bagdad annunciò di aver scelto la società italiana Fincantieri per una commessa di oltre 1500 miliardi di lire per la produzione di quattro fregate della classe «Lupo» da 2500 tonnellate di stazza, sei corvette da 650 tonnellate di stazza e una nave appoggio della classe «Stromboli».

L'improvvisa generosità irachena non era immotivata. Hashemi lo disse chiaramente al direttore della Snia: «Caro Fiorelli, se voi non ci aveste dato il nucleare, noi le navi le avremmo comprate dalla Germania o dall'Olanda. Avevamo avuto offerte sia dai tedeschi che dagli olandesi, e il nostro ministero era giunto alla conclusione che, dal punto di vista tecnico e da quello economico, le loro offerte erano migliori delle vostre. Ma voi ci avete dato la tecnologia nucleare, così noi abbiamo ordinato le vostre navi».

Il governo di Roma raccoglieva adesso i frutti della sua decisione di tre anni prima, quando aveva concesso il nulla osta alle forniture per al Tuwaitha unendola a una «*ferma aspettativa* italiana che il governo iracheno faciliti assegnazione rilevanti commesse a industrie italiane».

Fiorelli era comunque convinto di non aver fatto nulla di male. Niente di illecito né di immorale. Come continuava a ripetere a tutti, le celle calde che aveva fornito agli iracheni erano di piccole dimensioni e avevano una capacità di riprocessamento limitata, da laboratorio universitario più che da centro nucleare. Ma a farlo sentire ancor più sicuro dell'innocuità del tutto era lo stato primitivo dell'infrastruttura scientifico-industriale dei suoi clienti. Più li conosceva, più gli davano l'impressione di essere ai primi passi. L'Iraq era ancora un paese agricolo senza alcuna base industriale. Aveva solo qualche officina di montaggio di macchinari stranieri. Dietro a qualche ottimo ingegnere addestrato all'estero, c'era il vuoto. Nessun quadro intermedio, nessun tecnico. Con frequenza snervante capitava che gli apparecchi forniti dalla Snia fossero danneggiati a causa dell'incapacità di chi li usava. Nei laboratori, gli iracheni commettevano errori da studenti delle scuole medie, come quello di lavare i recipienti di plexiglass con l'acetone, una sostanza che scioglie il plexi-

glass. E quando si era azzardato ad affrontare apertamente la questione della bomba, Fiorelli aveva ricevuto una risposta a suo giudizio soddisfacente.

Con il direttore dei lavori Khalid I. K. Said, l'ingegnere italiano aveva stabilito da subito un rapporto di grande cordialità. Col tempo era nata una sorta di intimità professionale. Sin dall'inizio Fiorelli avrebbe voluto chiedergli esplicitamente se era interessato alla bomba, ma era una domanda imbarazzante anche per un estroverso come lui. Un giorno, non riuscì a trattenersi. Erano insieme nell'ufficio di Said, una modesta stanza di una quindicina di metri quadri con lo spazio appena per un armadio, un paio di poltrone e una scrivania che l'iracheno teneva sempre ordinatissima – mai una pratica o un foglio fuori posto. Faceva un gran caldo e Said aveva offerto all'ospite un tè bollente. Era estate e la temperatura esterna toccava i 50 gradi all'ombra, ma Fiorelli aveva imparato che quel tè aromatizzato da limoncini secchi e servito caldo in piccoli bicchieri era la migliore cura contro la sete.

Sorseggiandolo lentamente, l'italiano si decise a chiedere della bomba.

«Dottor Said, mi dica una cosa...» disse con cautela, soppesando ogni parola. Dal tono e dal leggero imbarazzo di Fiorelli, Said capì che sarebbe stata una domanda impegnativa. Fece un cenno col capo, come a dire «chieda pure». Fiorelli non osò fare una domanda diretta.

«La stampa europea sostiene che voi volete arrivare alla bomba.»

L'iracheno si abbandonò sullo schienale della poltrona. Dopo un respiro appena più profondo del normale, rispose:

«Sbagliano, caro Fiorelli. Noi sappiamo che, se volessimo produrre una bomba, ci distruggerebbero tutto. Noi vogliamo creare un'industria nucleare indigena adesso, perché, grazie al petrolio, abbiamo un grosso potere contrattuale. Il nostro è un paese che vive grazie alle sue fonti energetiche, oggi è il petrolio domani sarà il nucleare. Vogliamo essere in grado di produrre energia nucleare e acquisire queste nuove tecnologie prima che il petrolio finisca. Altrimenti rischiamo di tornare a vivere nel deserto con i cammelli.»

A convincere Fiorelli non furono solo le argomentazioni, ma anche il tono di voce e lo sguardo: non avevano tracce dell'imbarazzo di chi mente. L'Iraq gli dava effettivamente l'impressione di seguire una strategia di sviluppo adatta a un

paese arabo ricco e con una forte base demografica. Le risorse create dal petrolio venivano investite per creare una base industriale che garantisse posti di lavoro e favorisse un processo di maturazione tecnologica della manodopera. La ricerca nucleare serviva a quello scopo, non a fabbricare la bomba.

Insomma, l'ingegnere italiano si sentiva la coscienza a posto. E comunque sapeva che con i suoi laboratori gli iracheni avrebbero potuto produrre un massimo di 200 o 300 grammi di plutonio all'anno. Un percorso lunghissimo per arrivare alla bomba.

XV

Il sudore freddo per loro era un segnale premonitore. Apparentemente, non volevano che morissi.

Dr. Hussein Saleh Ibrahim al Sharistani

«Anche un cacciavite può servire a costruire la bomba. Significa allora che non si dovrebbero esportare cacciaviti a paesi ritenuti non-sicuri? E poi, dove sta scritto che siano gli americani a dover decidere chi è sicuro e chi no?» Il ragionamento di Fiorelli filava. Gli italiani avevano senza dubbio peccato di ingenuità nei loro rapporti commerciali con gli iracheni, soprattutto quando avevano approvato la vendita di quell'impianto pilota per la conversione di uranio metallico, ma le argomentazioni dell'ex direttore della Snia mi sembravano valide. E sincere. Le forniture della Snia all'Iraq non solo erano state fatte nell'assoluto rispetto delle regole internazionali, ma non potevano aver contribuito granché allo sviluppo della bomba.

Volevo però sapere di più del programma nucleare iracheno e delle intenzioni di Saddam. Quand'è che aveva deciso di costruire la bomba? Era nei suoi piani sin dall'inizio? Oppure, come sosteneva Fiorelli, era stato il bombardamento israeliano dell'Osirak, nel 1981, che lo aveva spinto a muoversi in quella direzione?

Mi sarebbe stato probabilmente impossibile rispondere a queste domande se un giorno, in uno dei nostri colloqui a Roma, Fiorelli non mi avesse detto di aver ricevuto una telefonata del tutto inattesa dal dottor Hussein al Sharistani, uno dei due scienziati che avevano diretto il programma di ricerca nucleare in Iraq. Per Fiorelli la sorpresa era stata enorme perché Sharistani era scomparso da Tuwaitha alla fine del 1979 ed era stato dato per morto, una delle tante vittime della repressione antisciita di Saddam. Lo scienziato era invece sopravvissuto e dopo undici anni di carcere era riuscito a fuggire in Turchia e poi a rifugiarsi in Iran.

Sharistani non gli aveva lasciato un numero di telefono, ma gli aveva detto che viveva con moglie e figli a Teheran,

dove si occupava di profughi sciiti iracheni. Chiamai il rappresentante di un'organizzazione sciita a Londra e da lui ebbi il numero di un ufficio a Teheran. Lì, dopo una rapida trattativa in un inglese maccheronico, strappai il numero telefonico dello scienziato. Sharistani, che invece sapeva bene l'inglese, non ebbe difficoltà a parlarmi. Aveva una voce soave e distesa. E non si emozionò neppure quando cominciò a raccontarmi le indicibili torture che aveva subito. Da una fotografia che mi inviò, vidi che era un uomo sulla cinquantina, con i capelli brizzolati, barba e baffi. Un bell'uomo, con il look del professore di Oxford.

Mi disse di aver studiato ingegneria chimica all'Imperial College di Londra e poi di aver fatto il dottorato all'Università di Toronto. Nel 1970 aveva conosciuto Janet Holtom, una zoologa canadese convertita all'Islam; in quello stesso anno, dopo il completamento del dottorato, gli era stato offerto il posto di direttore della ricerca alla Iaec e aveva deciso di andare a vivere con Janet a Bagdad. Nel 1971 si erano sposati e avevano acquistato una casa a due piani con un piccolo giardino a Yarmouk, un quartiere abitato dal ceto medio. Nel 1975 era stato nominato direttore del Dipartimento di chimica al centro di ricerca nucleare di Tuwaitha ed era diventato uno dei due scienziati pilota dell'intero programma. L'altro era il direttore del Dipartimento di fisica, il dottor Jaffar Jaffar, che si era trasferito in Iraq dopo esser stato ricercatore associato nel prestigioso istituto di fisica nucleare dell'Imperial College dell'Università di Londra.

Sharistani e Jaffar erano molto amici. Avevano in comune l'origine sciita, erano stati educati in paesi anglofoni e avevano sposato una donna occidentale. Ma negli interessi, nel carattere e nello stile di vita, non potevano essere più diversi. Sharistani era un uomo profondamente religioso, un vero sciita, senza alcun interesse per il mondo consumistico che aveva conosciuto da giovane in Occidente. Jaffar invece era un ottimo giocatore di squash, sapeva apprezzare il buon whisky e si vestiva solo con abiti di sarti italiani. Sua moglie Phyllis, una giovane inglese dalla pelle straordinariamente chiara e i capelli rossoscuri, amava le comodità occidentali ancor più di lui. Le piaceva vivere bene, tra gente raffinata e non aveva mai imparato ad apprezzare Bagdad, con le sue fogne a cielo aperto.

Nei viaggi fatti a Roma dai due ingegneri con le rispettive mogli, le differenze tra le due coppie balzavano agli occhi. La

mattina, uscendo dal Flora, l'albergo in via Veneto dove la Snia li ospitava, gli Jaffar amavano andare a fare shopping in via Condotti, oppure si fermavano in un bar di via Veneto a bere un cocktail o a sorseggiare un whisky di marca. Sharistani e la moglie invece si disinteressavano dei negozi di abbigliamento, non bevevano e nei ristoranti erano l'incubo dei loro accompagnatori italiani. Specialmente lei. Prima di decidersi a ordinare, faceva il terzo grado alla loro guida per assicurarsi che nulla fosse cucinato con vino o aceto, oppure cotto nel grasso di maiale. E per sicurezza finiva quasi sempre coll'optare per il pesce bollito.

Sharistani e Jaffar ebbero una diversa opinione di Saddam Hussein fin dal loro primo incontro con l'allora vicepresidente, nel 1977. Saddam aveva convocato una riunione dei ricercatori nucleari e, volendo dare una dimostrazione delle sue conoscenze in materia di fronte a quel gruppo di tecnici, si era lanciato in un complesso discorso sul ciclo del combustibile finendo col confondersi e invertire i numeri che distinguono l'isotopo dell'uranio arricchito da quello dell'uranio naturale. In quell'incontro Sharistani aveva visto un uomo timoroso di tutto e di tutti, ma deciso a tenere sotto controllo ogni situazione. Non gli era piaciuto affatto. Jaffar invece era stato favorevolmente colpito dalla determinazione di Saddam. Aveva capito che, una volta imboccata la strada del nucleare, Saddam non si sarebbe tirato indietro. «Possiamo contare su di lui» aveva sussurrato a Sharistani. E aveva avuto ragione. Dopo la firma dei contratti per le forniture francesi e italiane, il budget della Iaec era stato incrementato geometricamente e ai due ingegneri non era capitato mai di doversi lamentare per mancanza di stanziamenti o di assistenza governativa. Avevano avuto i fondi per comprare qualsiasi apparecchiatura ritenessero necessaria.

Fino al 1978 Sharistani e Jaffar avevano diretto i dipartimenti di chimica e di fisica e si erano occupati di ricerca di tipo scientifico sulle varie fasi del ciclo del combustibile. Nel 1979, dopo la nomina di Saddam a presidente, furono nominati consiglieri scientifici della Iaec e trasferiti nel palazzo dell'amministrazione, dove si trovavano gli uffici della trojka dirigente della Commissione atomica. Il programma stava per entrare in una nuova fase e i boss volevano che i due scienziati lavorassero a più stretto contatto con loro.

Al vertice della Iaec c'era il vicepresidente Abdul Razzak al Hashemi, un uomo di notevoli capacità manageriali e poli-

ticamente molto abile. Hashemi era molto conosciuto sul piano internazionale. Mentre i suoi assistenti davano spesso l'impressione di essere poco più di piccoli commercianti da bazar, lui era un negoziatore ad alto livello, sicuro e autorevole, con un'ottima conoscenza dell'inglese. Khalid I. K. Said era un ingegnere civile e come direttore dei lavori e capoprogetto era il punto di riferimento sia dei francesi che degli italiani, mentre Human Abdul Khaliq Ghafur era il direttore dell'Istituto di ricerca nucleare. In quanto membri del Baath, il partito di regime, Hashemi, Said e Ghafur svolgevano un ruolo managerial-politico più che scientifico. Mantenevano i contatti col grande capo, Saddam Hussein, e si sforzavano di conciliare la sua visione politica con la realtà tecnologico-scientifica del paese.

Nell'estate del 1979, con l'ascesa alla presidenza di Saddam Hussein, molte cose cambiarono nella vita di Sharistani e Jaffar. A partire dall'agosto un'ondata repressiva si abbatté su tutta la comunità sciita. Diversi membri della famiglia di Sharistani furono arrestati e un cugino fu condannato a morte. L'ingegnere della Iaec non era un fondamentalista militante, ma conosceva di persona il leader della comunità sciita irachena, lo ayatollah Bani Sadr, e non aveva mai nascosto di simpatizzare con le sue posizioni. Jaffar era uno sciita solo di nome, ma essendo cresciuto a Londra, dove era riparato il padre, uno dei massimi dirigenti dell'Iraq monarchico del dopoguerra, aveva imparato il rispetto dei diritti civili. La svolta autoritaria di Saddam non poteva piacere neanche a lui.

Con la presidenza del paese, Saddam aveva assunto anche quella della Commissione irachena per l'energia atomica: anche lì impose una brusca svolta. Improvvisamente, alcuni aspetti del ciclo del combustibile, quali l'arricchimento dell'uranio e il riprocessamento del plutonio, acquistarono un'importanza che non avevano mai avuto. Tutto d'un colpo era lì che si volevano indirizzare soldi ed energie.

Né Sharistani né Jaffar avevano fino a quel momento sospettato che il programma nucleare della Iaec potesse avere un obbiettivo parallelo e segreto. Probabilmente soltanto i tre dirigenti baathisti, Hashemi, Said e Ghafur, erano a conoscenza delle vere intenzioni di Saddam. A partire dall'autunno del 1979, Sharistani notò alcuni segnali che indicavano chiaramente un interesse di tipo militare. Forse avrebbe dovuto capirlo prima, ma soltanto allora si rese conto che

non era un semplice programma civile. In quegli ultimi mesi del 1979, ai vertici della Iaec si cominciò a parlare, tra le altre cose, di calutroni, le macchine per la separazione elettromagnetica degli isotopi con cui gli americani avevano arricchito l'uranio della bomba di Hiroshima. Era un processo a bassa tecnologia che richiedeva però molto tempo e consumava ancor più energia. Dai giorni del «Manhattan Project» nessuno vi era più ricorso, ma si adattava perfettamente a un paese tecnologicamente arretrato, con denaro ed energia a volontà. Nel 1971, Jaffar aveva partecipato a un esperimento di alto livello con i cosiddetti ciclotroni al Centro europeo per la ricerca nucleare di Ginevra, il Cern, e, poiché si trattava di una tecnologia simile, volente o nolente si trovò a essere l'esperto in materia. Sharistani cominciò invece a valutare la possibilità di lasciare l'Iraq. L'idea era di approfittare di un viaggio in Europa e chiedere asilo politico. Ma non ne ebbe il tempo.

Nel pomeriggio del 3 dicembre 1979, Hussein Sharistani era nella sua stanza a lavorare quando Ghafur bussò alla porta. Erano quasi le 15, l'ora di chiusura degli uffici amministrativi. Ghafur gli chiese di rimanere fin dopo l'orario normale: aveva bisogno di parlargli. Sebbene leggermente innervosito dalla richiesta, Sharistani non ebbe difficoltà ad acconsentire. Dall'espressione del volto del collega, sembrava qualcosa di serio. Rimase seduto dietro la sua scrivania, mentre Ghafur accomodatosi sul divano, si dava a chiacchiere senza sostanza. Verso le 16, quando ormai non era rimasto più nessuno nella palazzina, uno sconosciuto entrò bruscamente nella stanza. Senza bussare. Sharistani capì subito che c'era qualcosa che non andava.

«Dottore, le dovrei parlare un attimo. Può venire con me, per favore?» chiese. Non appena Sharistani mise piede fuori della porta, due uomini in abiti civili lo agguantarono per le braccia. Con loro nel corridoio c'erano altri due uomini armati di pistola. Senza spiegazioni, lo portarono fuori e lo caricarono su una vettura che stava aspettando con il motore acceso. Dopo avergli bendato gli occhi, lo sistemarono al centro del sedile posteriore tra due guardie. L'auto uscì dal complesso di Tuwaitha, e imboccò la route 6 in direzione nord, verso Bagdad. La destinazione era il quartier generale del servizio di sicurezza interna, il Mudiriyat al Amn al Aam.

Sharistani fu portato in una stanza dove gli tolsero bruscamente la benda dagli occhi. Davanti a sé trovò il capo di al

Amn, Fadhl al Barrak, il quale gli ordinò di confessare le sue attività contro il regime, minacciando torture in caso di reticenza.

«Non ho commesso nessun crimine, non ho nulla da confessare» rispose lo scienziato. Barrak diede allora ordine di far entrare «il testimone». Qualche istante dopo entrò un uomo che Sharistani non ricordava di aver mai visto.

«Lo conosco bene,» disse lo sconosciuto puntando il dito verso il chimico «è un fanatico sciita, legato al Dewa [*il partito fondamentalista sciita*]. Io stesso l'ho sentito criticare il regime.»

Sharistani ammise di aver occasionalmente criticato le esecuzioni sommarie degli oppositori sciiti, ma negò di aver svolto attività sovversive. Sotto l'accusa di collaborazionismo con l'opposizione islamica dello ayatollah Bakr e del Dewa, Barrak lo fece trasferire in una cella negli scantinati del palazzo di al Amn.

Lì un gruppo di guardie gli bendò gli occhi e gli legò le mani dietro alla schiena. Dopo avergli legato i polsi con una grossa fune, lo appesero al soffitto. Quindi se ne andarono sghignazzando e sbattendo la pesante porta di metallo, lasciandolo sospeso nel vuoto. Il dolore alle spalle era atroce, ma andò gradualmente affievolendosi man mano che il corpo si intorpidiva. A un certo punto, le fitte sembrarono quasi scomparire. Braccia e spalle avevano perso ogni sensibilità. Proprio in quel momento, la porta venne riaperta. Entrò un altro gruppo di guardie, questa volta armate di cavi elettrici. Lasciandolo sempre appeso al soffitto, gli somministrarono una serie di violente scosse elettriche. Si interruppero solo quando cominciò a sudare freddo. Notando il suo sudore, uno di loro fermò gli altri. «Al 'allama – il segnale» disse riferendosi al primo segno di perdita di conoscenza. Per mantenerlo sveglio, lo calarono a terra e gli rovesciarono addosso un secchio di acqua gelata. Poi una delle guardie cominciò a fargli altre domande, mentre gli altri lo colpivano con manganelli. «Quando è l'ultima volta che hai avuto contatti con agenti occidentali?», «Chi ti paga?» Dopo un po' cambiarono approccio. «Ti crediamo» gli disse un carceriere con una voce forzatamente soave che mal celava la più velenosa perfidia. «Sappiamo che sei innocente. È Jaffar l'agente del nemico. Non sei tu. Parlaci di Jaffar. Dicci che cosa ha fatto.» Ma Sharistani continuò a tacere.

Non vedendolo tornare a casa, Janet cominciò a preoccuparsi. Verso sera ricevette una telefonata in cui le fu comunicato l'arresto. Terrorizzata, prese i suoi tre bambini e andò a nascondersi da un amico. La mattina del giorno dopo, si fece coraggio e verso le 10 tornò a casa. Fuori della porta c'erano un paio di uomini della polizia segreta. Dentro tutto era nel disordine più assoluto. Le pareti sfondate, gli armadi rovesciati, le poltrone e i divani sventrati.

Janet decise di chiedere aiuto a Jaffar. Lo chiamò al telefono supplicandolo di raggiungerla. Jaffar arrivò poco dopo e Janet capì subito che anche lui era preoccupato. Non aveva idea di che cosa fosse successo al collega, aveva fatto il possibile per scoprirlo, ma alla Iaec si era scontrato con un muro di silenzio. Janet decise di andare di persona al quartier generale di al Amn, dove però non riuscì a sapere nulla. Era certa che il marito fosse nelle mani di al Amn, ma nessuno si arrischiò a confermarglielo.

Nel giro di qualche giorno, la scomparsa di Sharistani fu notata anche dalla comunità straniera. Una sera, in un ristorante, il rappresentante della Snia a Bagdad vide Jaffar seduto a un tavolo con la moglie e i due bambini. L'italiano andò a salutarlo, e quando gli chiese che fine avesse fatto Sharistani, capì che Jaffar non voleva parlarne.

Passarono le settimane, ma il trattamento subito da Sharistani non cambiò. Veniva appeso al soffitto della cella, gli venivano somministrate scosse elettriche e veniva bastonato. Giorno e notte. Andò avanti così per ventitré giorni consecutivi, fino a quando i carcerieri non si accorsero che le sue braccia erano ormai paralizzate. Non riusciva più ad alzarle e non poteva muovere le dita delle mani. Lo lasciarono per qualche tempo completamente nudo sul pavimento della cella. Sdraiato sullo stomaco, con la bocca aperta, lo scienziato non riusciva neppure a respirare senza sentire fitte atroci, così atroci da fargli quasi perdere il desiderio di vivere.

Infine un giorno gli portarono un pigiama e lo trasferirono in una cella con altri prigionieri. Le condizioni dei suoi compagni non erano migliori. Uno di loro era stato torturato con acido solforico, a un altro avevano strappato la carne dei piedi fino a lasciare solo le ossa, a un altro ancora avevano forato una mano col trapano. Una persona, in chiaro stato di shock, raccontò che per costringerlo a confessare i poliziotti avevano ucciso il figlio sotto i suoi occhi.

L'11 febbraio Sharistani fu portato davanti a un tribunale speciale della Corte rivoluzionaria di Bagdad formato da un giudice civile e due militari. In una sola seduta durata meno di un'ora, fu condannato a vent'anni di carcere. Venne poi trasferito ad Abu Ghraib, il carcere centrale della zona est di Bagdad, una piccola città nella città. Fu confinato nella cosiddetta ala chiusa del carcere, quella di massima sicurezza. Lì era vietato tutto, le ore d'aria, i programmi di lavoro, i corsi di studio. In cella non era permesso avere libri. Neppure il Corano. Janet, che a quel punto era stata finalmente informata della sorte del marito, cercò di andarlo a trovare, ma si sentì rispondere che le visite dei familiari erano proibite.

Il 20 maggio 1980 Sharistani fu nuovamente trasferito. Ammanettato e con gli occhi bendati, fu portato ad al-Hakimiyya, la prigione del Mukhabarat, il servizio segreto diretto da Barzan al Tikriti, il fratellastro di Saddam Hussein. Lì fu rinchiuso in cella di isolamento, sotto la custodia di un ufficiale scelto da Barzan in persona. Verso la fine di giugno, i suoi carcerieri gli dissero che era autorizzato a farsi una doccia. Era la prima in quasi sette mesi. Poi gli portarono specchietto, forbici e rasoio e gli dissero di farsi la barba. Non riuscendo ancora a controllare bene i movimenti delle mani, l'ingegnere si tagliò la guancia. I secondini si infuriarono: «Hai un appuntamento con una persona molto importante». Lo trasferirono quindi in un altro edificio, lo scortarono in una stanza, facendolo sedere davanti a un tavolo. Poco dopo entrò Barzan al Tikriti, accompagnato dal vicepresidente della Iaec Hashemi. Il capo del Mukhabarat era un giovane, non ancora trentenne, dalla fisionomia e dai modi infantili. In bocca aveva una gomma americana, che masticava rumorosamente, e appesa al collo una vistosa collana d'oro. La camicia, fuori dei pantaloni, era abbottonata solo parzialmente.

«Come sta?» chiese Hashemi.

«Mi pare sia evidente.»

«Mi dispiace, è terribile quello che le è stato fatto. Appena sono stato avvertito e appena lo ha saputo Saddam, abbiamo chiesto il suo trasferimento qui. Lei è un ottimo scienziato e alla Iaec non vogliamo rinunciare alla sua collaborazione. Immagino che lei voglia tornare al più presto al lavoro.»

«Non mi interessa proprio. Non sono nelle condizioni di lavorare e, dopo tutto quello che mi hanno fatto, me ne è passata la voglia.»

«Ma lei è troppo importante, troppo bravo per smettere di lavorare con noi.»

Hashemi disse di esser stato autorizzato ad offrirgli una casa più grande per la sua famiglia, un aumento di stipendio e un'automobile. Ma Sharistani declinò tutte le offerte con un tono di sfida che era già di per sé una provocazione. Innervosito, intervenne Barzan:

«Una persona che non vuole servire il proprio paese non merita di vivere.»

«Io non ho nulla in contrario a servire il mio paese. È solo che ho un concetto diverso dal vostro su come si serve il paese.»

Barzan decise allora di spiegare a chiare lettere quale era la posta in gioco:

«Il nostro obbiettivo è di sviluppare una capacità nucleare militare. Vogliamo avere la bomba per poter ridisegnare la mappa politica del Medio Oriente.»

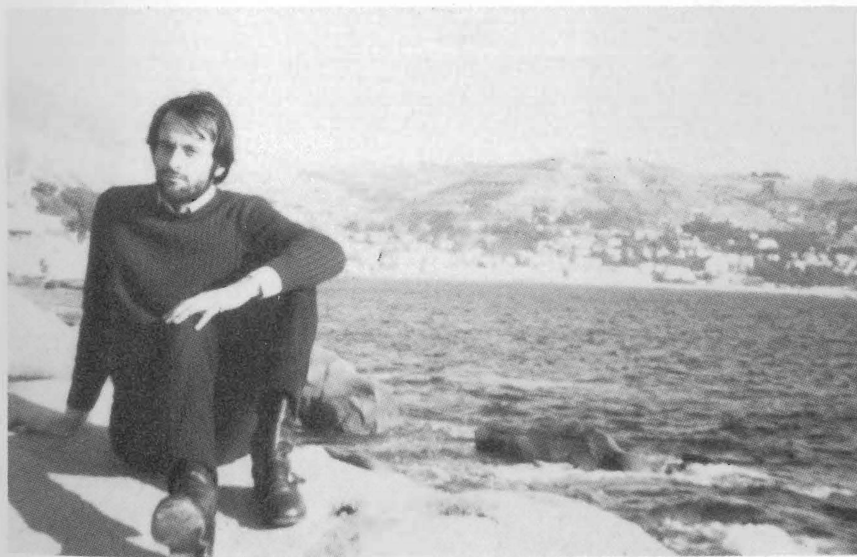
Preoccupato dall'eccesso di franchezza di Barzan, Hashemi tentò di ridimensionare la cosa:

«Più che alla bomba, Sua Eccellenza si riferisce allo sviluppo di un completo know-how del ciclo del combustibile...»

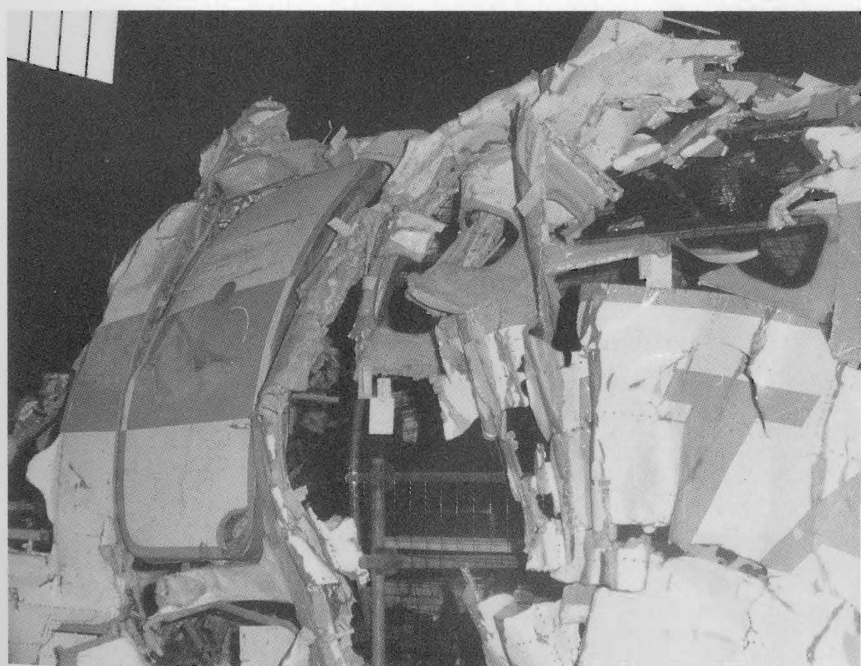
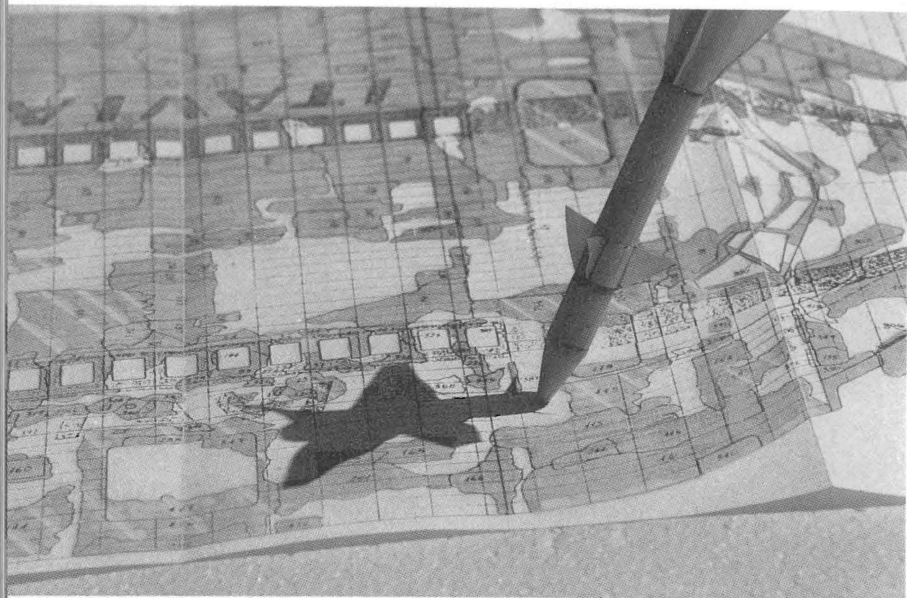
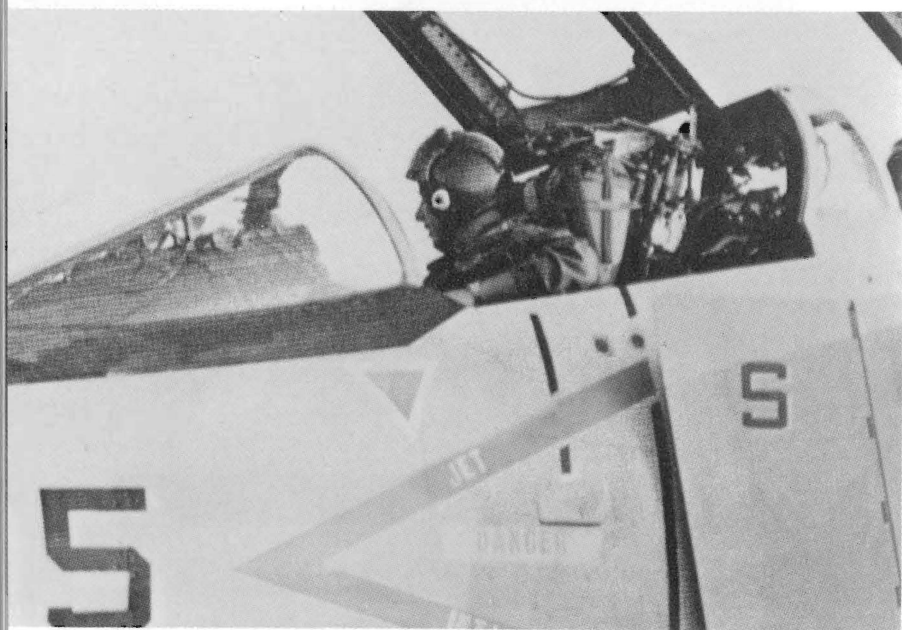
«Non è vero» lo interruppe il fratellastro del dittatore. «Io parlo della bomba atomica. Adesso lui» e indicò Sharistani «è nelle nostre mani e di qui non uscirà mai più. Quindi non c'è pericolo che vada a dirlo in giro.»

Non essendo riuscito ad avere notizie sulle sorti dell'amico e collega, Jaffar aveva nel frattempo deciso di rivolgersi direttamente al presidente Saddam. Con notevole coraggio era andato a trovarlo e gli aveva detto che senza Sharistani il programma di Tuwaitha non poteva procedere. Irritato da quell'atto di insolenza – come osava mettere in discussione una sua decisione? –, Saddam aveva interpretato il discorso di Jaffar come una velata minaccia e lo aveva fatto arrestare. Ma, consapevoli del fatto che senza Sharistani e senza Jaffar il programma nucleare sarebbe stato decapitato, le autorità irachene decisero di usare una mano meno pesante con il secondo. Seppur chiuso in galera per mesi, il fisico non fu mai torturato.

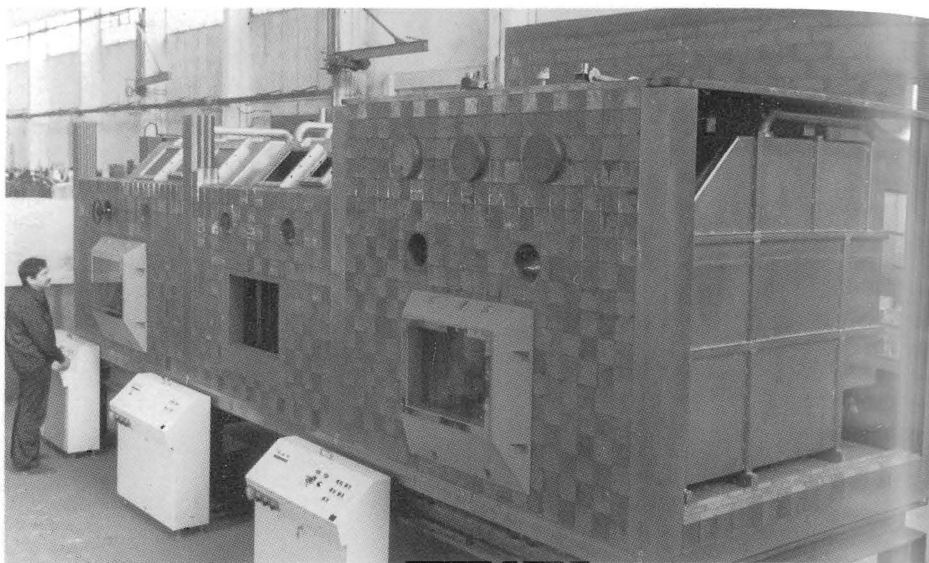
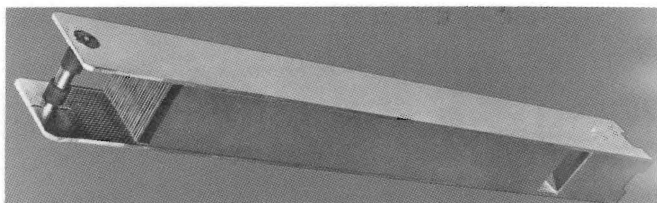
Dopo esser stato tolto dall'isolamento, Sharistani era stato messo in una cella con un prigioniero che aveva visto Jaffar. Gli disse che non era stato torturato, ma che era stato rinchiuso con persone che avevano subito torture pesantissime.

Il Dc-9 dell'Itavia abbattuto nei cieli di Ustica.

Alberto Bonfietti.

30/6/1980. BOLOGNA: sono giunte all'aeroporto di Bologna le prime tre salme di vittime della sciagura aerea di Ponza. La bara del parmigiano Arnaldo Campanini mentre viene scaricata dall'aereo. (Ansa foto)

(*Sopra e nella pagina accanto.*) I resti del Dc-9 ricostruiti in un hangar di Pratica di Mare.

I segni di un missile sulla «mappa della pelle» del Dc-9.

Il capitano della *Saratoga* James Flatley III in occasione del suo 1500° appontaggio su una portaerei.

Il presidente del Cnen Ezio Clementel (*secondo seduto da destra*) e il vicepresidente della Iaec Abdul al Hashemi firmano il contratto di collaborazione nucleare (*il primo a destra in piedi è l'ingegner Marino Fiorelli*).

Saddam Hussein (*al centro*) con Ezio Clementel (*secondo da sinistra*).

Una cella calda della Snia: quattro di queste vennero fornite all'Iraq.

Uno degli elementi di combustibile a base di uranio arricchito spediti dai francesi in Iraq il 25 giugno 1980.

Dottor Hussein al Sharist

Ran Goren: nel giugno del 1980 era il capo del Dipartimento Operazioni dell'Aeronautica israeliana.

Caccia F-15 Eagle israeliano in volo su Gerusalemme (Foto McDonnell Douglas).

Caccia F-4 Phantom israeliano (Foto McDonnell Douglas).

L'articolo del «Jerusalem Post» che dà la notizia dell'infarto di Begin (*che nella foto si asciuga il volto sudato al momento della crisi cardiaca*).

THE JERUSALEM POST

Tuesday, July 1, 1980

Vol.

im takes over premier's portfolios

egin in hospital after mall heart attack'

DAVID LANDAU
ASHER WALLFISH

Minister Menahem Begin y suffered what his doctor 'a small heart attack'' at act and was taken by am- o Hadassah Hospital.
to remain in hospital for ays while tests are taken mine the extent of the o his heart.
as feeling well during the according to a statement y his office, and was lively conversations'' with and aides.
e slept while doctors, un- ersonal physician, heart r. Mervyn Gottesman, a series of tests for him to oday.
will include blood tests to , Gottesman explained, ne levels in the blood and he effect of the attack on ler's arteries. Begin un- CG and radio-active tests upon admission to the

as asked Deputy Premier din to take over his duties ime minister and defence during his illness.
g newsmen last night, n said, "I believe the will recover from this and better." He hoped Begin

Prime Minister Menahem Begin mops his face in the Knesset yesterday moments before he was helped out and taken to Hadassah Hospital. (Rahamim Israeli)

translated this into lay language as "a small heart attack."
The infarction, or blockage, is understood to be in a blood vessel not previously affected by Begin's

1979, Begin suffered a slight stroke which put him out of action for more than a month and left him with a lingering vision impairment.
In recent weeks, however, the

Coalition survives 60 to 54

By SARAH HONIG
Post Political Reporter

The coalition yesterday easily defeated Shal's motion to dissolve the Knesset, with 60 of its members voting to strike the bill off the agenda, as against 54 MKs who supported it.
The debate was brief as the disinterested Knesset members were preoccupied with concern over the prime minister's health as well as with how the "problem MKs" would vote.
With the result a foregone conclusion, the sole surprise was former foreign minister Moshe Dayan voting with the opposition. Dayan had to state his position twice during the roll call vote, as proceedings were briefly disrupted by the appearance of a group of Peace Now supporters in the visitors' gallery.
As expected, former defence minister Ezer Weizman stayed away from the Knesset session. Also absent was Shlomo Eliyahu, whose recent defection from the Democratic Movement had triggered speculation about the government's ability to survive. His co-defector from the DM, Shafik Assad, voted with the government.
Prime Minister Menahem Begin, having taken ill and leaving the plenum minutes before the debate began, was another absentee, as was Interior Minister Yosef Burg, who had flown to Washington for

Police belie Oron in sou

By YORAM BAR
Jerusalem Post Reporter

TEL AVIV. — The body of eight-year-old Oron Yarden, kidnapped from near his home in Savyon on June 8, was found yesterday on the southern outskirts of Netanya. And Israelis who had hoped against hope for more than three weeks broke down and cried.
Police found the body at 8 p.m. near Beit Goldmintz, an IDF rest home in the Azorim quarter of southern Netanya. Experts from the criminal identifications department and the Institute for Forensic Medicine identified the body and determined that Oron had died on the morning of June 10 — at least half a day before his father Amos Yarden dropped off the ransom money as the kidnappers had demanded.
Nitzav Moshe Tiomkin, Tel Aviv district police chief, gave these details at a press conference at 11 p.m. yesterday. He also said the police are convinced they have the kidnapper in custody, but he declined to say who had informed them where the body was hidden.
Tiomkin spoke to reporters immediately after calling at the Yarden home at 13 Rehov Hashikma in Savyon to bring them

A Jaffar era stato prospettato di fare la loro fine se non si metteva in riga e andava a lavorare per il programma clandestino, con tutti i privilegi offerti anche a Sharistani. Accettò e, quando fu liberato, per motivi di sicurezza andò a vivere nel complesso presidenziale con una scorta personale.

Dopo qualche mese Jaffar tornò a Tuwaitha, silenziosamente come era scomparso. Ma non ebbe più contatti con italiani e francesi che invece, prima dell'arresto, erano abituati a incontrarlo nei viali del centro nucleare fermandosi a chiacchierare con lui. Un giorno, Fiorelli lo vide uscire da un ufficio. L'iracheno cercò chiaramente di evitarlo, camminando a testa bassa nella direzione opposta. Fiorelli lo rincorse chiamandolo. Non potendo ignorare i richiami dell'italiano, Jaffar si voltò. Aveva lo sguardo fisso e spento. Salutò stentatamente, poi disse che doveva andare. Dopo quell'incontro casuale, Jaffar non fu mai più visto da nessuno straniero a Tuwaitha. La comunità internazionale tornò a sentir parlare di lui soltanto dopo la Guerra del golfo, quando si venne a sapere che, come una sorta di Dottor Stranamore iracheno, era vissuto per anni in clandestinità dirigendo il programma nucleare parallelo con cui Saddam Hussein contava di arrivare alla bomba.

Sharistani, invece, passò quegli anni chiuso in una cella del carcere del Mukhabarat fino a quando, durante la Guerra del golfo, una bomba sfondando le mura del carcere gli permise di fuggire.

XVI

I nostri nemici sono tanti; i nostri amici, pochi.

Menahem Begin in La rivolta: storia dell'Irgun

«La spedizione è stata fatta per via aerea, ma non ce ne fu una sola. Furono due» mi disse al telefono il funzionario della Cogema, la società francese che aveva effettuato il trasporto dell'uranio in Iraq. Aveva fatto una ricerca e aveva scoperto che erano stati spediti due carichi. In due viaggi separati.

La notizia mi spiazzò. Improvvisamente scoprivo che c'era stata un'altra spedizione di cui nessuno aveva mai parlato. Né alla Iaea, né al Cea, né in alcun libro o articolo. Qualche giorno più tardi, quando tornai a chiamare per chiedere le date esatte, il funzionario della Cogema fece però una rettifica:

«I trasporti dovevano essere due, ma alla fine ne è stato effettuato uno solo.»

«In che data?»

«La data ancora non l'ho trovata.»

Al telefono, naturalmente, il francese non poté vedere l'espressione di assoluta incredulità che si stampò sul mio volto a quella risposta. "Figuriamoci se non sai la data" pensai. "Sta probabilmente scritta su un qualche documento che hai sotto gli occhi." Ma non sarebbe servito a nulla mettere in discussione la sua sincerità.

Sempre più ansioso di sapere quando era stato spedito l'uranio, chiamai Graf nella speranza che fosse in grado di dirmelo.

«La Cogema mi ha detto che di spedizioni di uranio ce ne sono state due» dissi per saggiare il terreno.

«Avrebbero dovuto essere due» mi corresse pronto Graf. «Ma ne facemmo una sola.»

«In che data?»

«L'uranio è arrivato nella notte del 27 giugno 1980.»

«È certo di questa data?» chiesi cercando di contenere l'eccitazione.

«Sì, l'ho verificato anche con altre persone che hanno i documenti e li hanno controllati.»

«Insomma è sicuro?»

«Sono sicuro al 100 per cento. Era il 27.»

Ma io volevo un'altra conferma. Chiamai un dirigente dell'Agenzia internazionale per l'energia atomica, che avevo conosciuto nell'ambito della mia inchiesta sul programma nucleare iracheno, e gli chiesi i nomi degli ispettori inviati da Vienna a Tuwaitha il 28 e 29 giugno 1980. Seppi così che in Iraq era andato un solo funzionario dell'agenzia, Vladimir Kupryashkin, un fisico di origine ucraina. Il problema era che Kupryashkin aveva lasciato la Iaea e nessuno a Vienna ne sapeva più niente.

Feci svariati tentativi telefonici con il ministero della Ricerca a Mosca e, passando da una persona all'altra, riuscii a rintracciare l'ex ispettore. Fortuna che all'epoca l'Urss esisteva ancora! Kupryashkin viveva a Kiev, dove insegnava in un Istituto di fisica. Parlava un inglese stentato, ma comprensibile. Accennai al mio progetto sul programma nucleare iracheno e gli spiegai che ero interessato a ricostruire la sua visita del giugno 1980 in Iraq. Lui si ricordava dell'albergo in cui aveva alloggiato – il Diana Hotel – e dell'ispezione a Tuwaitha, ma non ricordava la data precisa del suo arrivo a Bagdad. Né quando fosse arrivato l'uranio.

«Credo, lo stesso giorno in cui arrivai io» mi disse.

«Ha ancora il passaporto dell'epoca?»

«Non ne sono certo, ma penso di sì.»

Lo pregai di cercarlo e di fotocopiare la pagina col timbro di ingresso in Iraq.

Qualche tempo dopo ricevetti una lettera da Kiev. «My dear Claude, ho una buona notizia per te. Oggi ho trovato il mio diario, e quindi posso scriverti quando sono arrivato a Bagdad. Dal diario risulta che ho preso il volo Sr 398 Zurigo-Bagdad, con partenza alle 13 e arrivo alle 21 del 27 giugno 1980.» La data di arrivo era confermata dal timbro stampato sul passaporto, di cui Kupryashkin aveva gentilmente incluso fotocopia.

Non avevo ancora la certezza assoluta – né il Cea né la Cogema mi avevano fornito risposte ufficiali sulla data del trasporto –, ma tutto sembrava indicare che una spedizione fosse stata fatta il giorno della tragedia di Ustica. Pur essendo un'idea che aveva dell'incredibile, capii che dovevo valutare

seriamente la possibilità che qualcuno avesse deciso di intercettare l'aereo che trasportava l'uranio e avesse abbattuto l'aereo sbagliato. Nel periodo in questione, l'Iraq aveva tre grandi nemici – Iran, Siria e Israele –, ma tutti gli esperti con cui parlai concordarono nel dirmi che i primi due non avevano piloti in grado di condurre un'operazione di quel genere a migliaia di chilometri da casa. Ai siriani mancavano inoltre gli aerei cisterna per fare il rifornimento in volo, mentre in Iran la rivoluzione islamica aveva ulteriormente indebolito una forza aerea già piuttosto debole. Israele aveva invece sia uomini che mezzi. Mi ricordai una frase del dottor Thomas Amlie, uno degli inventori del Sidewinder. In una delle tante conversazioni sull'incidente, si era chiesto a voce alta: «Se non sono stati gli americani e non sono stati gli italiani, chi può esser stato? È un po' troppo lontano per gli israeliani...». Quella mezza frase di Amlie acquistò improvvisamente una rilevanza che non le avevo dato quando l'aveva pronunciata. Poteva esser quello – un'intercettazione israeliana finita male – il quinto scenario?

Analizzando gli altri quattro scenari, avevo via via puntato il dito contro italiani, americani, libici e francesi. Non avevo avuto remore o esitazioni nell'accusare i vertici militari del mio paese natale – l'Italia – e del mio paese adottivo – gli Usa. Ma quando venne il momento di considerare un'ipotesi israeliana, non riuscii a non pensare alle conseguenze di un'eventuale accusa pubblica contro Tel Aviv. Mia moglie Gail è ebrea, sua madre e suo zio sono nati in Polonia e soprattutto lo zio è rimasto profondamente segnato dall'Olocausto. Israele per lui non è solo la Terra Promessa, è l'estremo, anzi l'unico rifugio in caso di nuovi pogrom. Valutando lo scenario israeliano, non riuscivo a non pensare alla famiglia di mia moglie. Se fossi arrivato alla conclusione che erano stati gli israeliani, temevo che la mia accusa potesse scatenare reazioni inconsulte contro l'intera comunità ebraica internazionale. Accusando l'Aeronautica italiana, nessun italiano, né in Italia né all'estero, sarebbe stato in alcun modo ritenuto corresponsabile. Ma se avessi accusato Israele, con tutta probabilità qualcuno avrebbe finito coll'associare tutti gli ebrei del mondo all'operazione e quindi anche alla strage. Avrei così contribuito ad alimentare l'antisemitismo internazionale.

Come giornalista, comunque, non avevo scelta: non potevo ignorare quest'ipotesi come non avevo ignorato le precedenti. Avevo però un incentivo in più per cercare di essere

estremamente cauto e accurato. Un'operazione del genere, se era avvenuta, doveva per forza essere stata ordinata dall'alto, cioè dal primo ministro dell'epoca, Menahem Begin. Avevo innanzitutto bisogno di conoscere l'uomo che stava dietro al politico, capire chi era, in che cosa credeva, e con quanta determinazione.

Nato nel 1913 a Brest-Litovsk, in Polonia, da genitori sionisti, si può dire che Menahem Begin sia stato sionista fin dalla nascita. Persino la levatrice che lo mise al mondo (la nonna del futuro ministro Ariel Sharon) era sionista. Nessuno rimase quindi sorpreso quando, a quindici anni, il giovane Begin entrò a far parte di Betar, la struttura giovanile del Movimento sionista-revisionista, l'organizzazione fondata dall'ebreo russo Vladimir Jabotinsky dopo la sua scissione dal Movimento sionista di David Ben Gurion.

Nemico acerrimo di Ben Gurion, Jabotinsky era un ammiratore di Benito Mussolini e del fascismo. Come tutti i fondamentalisti, disdegnava il compromesso e la diplomazia. Suo ideale e obbiettivo: la creazione di Eretz Yisrael, un paese che avrebbe compreso l'intero territorio biblico degli israeliti. E non era un'aspirazione per la sua progenie, ma una conquista da realizzare in vita. Con la forza delle armi.

Alla vigilia della seconda guerra mondiale, quando nazisti e sovietici si spartirono la Polonia, Begin si trovava a Vilna, in Lituania, territorio occupato dall'Urss. Per le sue attività sioniste, venne arrestato dalla polizia segreta sovietica e condannato a otto anni di campi di lavoro. Nel 1941, Mosca e il governo polacco in esilio stipularono un accordo che portò alla liberazione di un milione e mezzo di cittadini polacchi, Begin incluso. Assieme alla moglie Aliza e alla sorella Rachel, emigrò in Palestina, dove riuscì ad arruolarsi nell'esercito dei polacchi in esilio, nonostante una debolezza cardiaca avesse inizialmente indotto i medici a riformarlo.

Un paio di anni dopo, Begin assunse il comando dell'organizzazione indipendentista clandestina Irgun zwai leumi. Nel 1946, i suoi uomini fecero saltare in aria un'ala del King David Hotel di Gerusalemme, quartier generale delle truppe inglesi. Nell'esplosione rimasero uccisi ventotto soldati britannici e una sessantina di passanti, sia arabi che ebrei.

Episodi del genere lo resero inviso non solo agli inglesi, ma anche ad altri indipendentisti. David Ben Gurion, in particolare, lo odiava quanto o forse più di Jabotinsky. In un'occa-

sione lo definì «nemico del popolo ebraico», e in un'altra disse che era un uomo «con la predisposizione al razzismo e all'omicidio». Tanta asprezza aveva radici non solo politiche, ma anche caratteriali. Ben Gurion era un uomo pragmatico, propenso al compromesso; Begin era un romantico – i suoi nemici dicevano un avventuriero – e spericolato fino alla temerarietà.

Nel maggio del 1948, quando Ben Gurion divenne il primo capo di governo del nuovo Stato israeliano, si trovò subito in diretta contrapposizione con Menahem Begin, che aveva trasformato l'organizzazione clandestina Irgun nel partito politico Herut (successivamente confluito nella coalizione di destra Likud). Begin aveva deposto le armi, ma non le aveva gettate. Sin dagli inizi della sua carriera politica, si dimostrò sempre pronto a impugnarle di nuovo. «Creare il nostro Stato non è stato facile, ma sarà ancora più difficile riuscire a mantenerlo. Siamo circondati da nemici che mirano alla nostra distruzione» aveva proclamato il 15 maggio 1948, il giorno della nascita dello Stato di Israele.

Era convinto che il suo paese si sarebbe sempre trovato solo in un mondo diviso in due categorie: i nemici e i vigliacchi. Nessuno avrebbe garantito la sopravvivenza di Israele se non gli israeliani stessi. «Saremo accompagnati nella battaglia» scrisse «dallo spirito di milioni di martiri, dei nostri antenati torturati e messi al rogo per la loro fede, dei nostri padri uccisi e delle nostre madri massacrate, dei nostri fratelli assassinati e dei nostri bambini strangolati. E in questa battaglia annienteremo il nemico e salveremo la nostra gente messa alla prova nella fornace della persecuzione.»

In quella fornace era scomparsa non solo la sua gente, ma la sua stessa famiglia. I genitori, il fratello maggiore Herzl, i suoceri e il figlio neonato di sua cognata erano stati uccisi dai nazisti. Per Begin l'Olocausto era onnipresente; era come se fosse successo ieri e come se potesse tornare a succedere domani. Non faceva che parlarne nei suoi discorsi, quasi a ricordo della malvagità degli uomini. Perché solo degli uomini profondamente malvagi potevano fare quello che i nazisti avevano fatto ai suoi genitori. «I tedeschi li spinsero in un fiume» ricordò in un'occasione «e aprirono il fuoco con le mitragliatrici da entrambe le sponde. E il fiume divenne rosso di sangue.»

Menahem Begin aveva visto il popolo ebraico sull'orlo dello sterminio. E il resto del mondo era rimasto a guardare.

Quell'esperienza gli aveva insegnato che non c'era limite all'ostilità e all'indifferenza dei gentili. «I "goyim" [*i gentili*] non solo ci hanno sempre odiato, non solo ci hanno ucciso, non solo ci hanno bruciato, non solo sono gelosi di noi – ma è soprattutto disprezzo quello che provano per noi» disse una volta. Era il «destino ebraico» – ha-goral hayehudi – essere un popolo che vive in eterno isolamento e sotto la continua minaccia di essere sterminato.

Ma ciò che infuriava ancora di più Begin era quella che chiamava la «terribile, storica, imperdonabile, completa incapacità di difendersi del nostro popolo». La storia gli aveva dimostrato che gli ebrei erano stati ridotti a vittime perché non avevano lottato per la sopravvivenza con la determinazione, la rabbia e persino l'odio che sarebbero stati necessari. «Chi può condannare l'odio del male che nasce dall'amore del bene e del giusto?» si era chiesto nel libro autobiografico *La rivolta*. «E nel nostro caso, tale odio non è nient'altro che una manifestazione del più alto sentimento umano: l'amore. Perché se si ama la Libertà, si deve odiare la Schiavitù; se si ama la propria gente, non si possono non odiare i nemici che ne vogliono la distruzione; se si ama il proprio paese, non si può non odiare chi cerca di occuparlo.»

Per Begin l'Olocausto non era un'aberrazione della storia, bensì il risultato di un male antico e difficile da estirpare – l'antisemitismo – ed era convinto che l'unico modo per gli ebrei di evitare un nuovo olocausto era di metter fine alla loro passività. Il suo mentore, Vladimir Jabotinsky, lo aveva educato a credere a una versione del sionismo che esaltava i valori militari e le rivolte bibliche dei Maccabei e degli zeloti. Ne *La rivolta* aveva proclamato: «Dal sangue, dal fuoco, dalle lacrime e dalle ceneri è nata una nuova specie di essere umano, una specie completamente sconosciuta al mondo, l'Ebreo Combattente».

In otto elezioni successive, Begin aveva cercato di andare al governo in Israele. Ma per 29 anni consecutivi il Partito laburista aveva vinto le elezioni e aveva governato sotto la guida di leader come David Ben Gurion, Golda Meir, Shimon Peres e Itzhak Rabin.

Quel monopolio finì solo nel 1977. Il 23 marzo di quell'anno, il Likud scelse Menahem Begin come leader della lista elettorale con cui contava di strappare la maggioranza ai laburisti. Quello stesso giorno, Begin fu ricoverato d'urgenza in ospedale. La stanchezza accumulata in un viaggio all'estero

e forse lo stress elettorale gli avevano procurato un attacco cardiaco – il primo di una serie.

Con Begin in ospedale, la campagna elettorale del Likud passò nelle mani del suo manager, l'ex generale dell'Aeronautica Ezer Weizman. Il malessere, che avrebbe potuto danneggiare gravemente la coalizione conservatrice, si rivelò invece di enorme aiuto. L'elettorato israeliano aveva sempre pensato che l'ex capo dell'Irgun fosse troppo estremista e troppo emotivo per guidare il paese. Quando non era definito «guerrafondaio», era chiamato «Hanavi Menahem – il Profeta Menahem». Ed effettivamente, più che sull'israeliano medio, la sua retorica e la sua aggressività elettorale facevano presa sugli ebrei sefarditi di origine nordafricana. Gli stessi che durante i comizi manifestavano la loro approvazione gridando «Begin, Melech Yisrael – Begin, re d'Israele».

Approfittando dell'assenza forzata di Begin, Weizman riuscì a cambiare quest'immagine, descrivendolo come un uomo passionale che aveva dedicato la vita intera al benessere del popolo ebraico, alla creazione e alla sopravvivenza dello Stato di Israele. Tra l'altro Begin aveva anche una dote che mancava a tanti leader laburisti – fece notare Weizman –: la frugalità. Insomma, sarebbe stata la scelta ideale per un paese che dopo tre decenni di monopolio laburista aveva un urgente bisogno di cambiamento. Il 17 maggio, gli israeliani andarono a votare per la nona Knesset e alle 23 la televisione annunciò che le proiezioni davano il Likud vincente.

Quando Begin assunse la carica di primo ministro, l'Ebreo Combattente prese il potere assieme a lui. In quanto capo del governo, fece una solenne promessa al suo popolo: mai più gli uomini ebrei avrebbero lasciato andare al massacro le loro donne e i loro figli – la sua sarebbe stata l'ultima generazione della schiavitù e la prima del riscatto.

La sua giornata di primo ministro non gli lasciava un minuto libero. Si svegliava la mattina alle 5 e a letto sfogliava tutti i quotidiani israeliani e i principali giornali stranieri. Sapeva nove lingue (tra cui il latino) e non aveva difficoltà a passare da «Le Monde» a «The Guardian». Ascoltava poi il giornale radio, facendo colazione con succo di frutta, pane tostato e una tazza di tè. Tutto cibo kosher, naturalmente. Alle 8 era già nel suo ufficio a leggere decine di messaggi e telex provenienti dalle ambasciate israeliane di mezzo mondo. Si riuniva poi con i suoi due collaboratori personali –

gli unici membri del suo staff di cui si fidava fino in fondo, a parte la sua segretaria Yona.

Contrario per principio e per carattere alle riunioni affollate, passava il resto della mattinata incontrando, separatamente, i membri del suo gabinetto. Pranzava a casa con Aliza e poi si riposava. Verso le 17 era di nuovo in ufficio, dove la sua giornata finiva alle 20:30. Spesso lavorava anche dopo cena, fino alle 23, quando finalmente spegneva la luce sul comodino.

Come primo ministro, Begin sovrintendeva a tutte le attività di «intelligence». Era un appassionato lettore dei rapporti del Mossad, del servizio segreto militare Aman e di quello interno, Shin Beth. E almeno una volta alla settimana faceva in modo di avere un briefing con i direttori delle tre agenzie. Per un reduce dalla clandestinità come lui, era un tuffo nel passato. «Begin era affascinato dalle operazioni segrete del Mossad. Gli ricordavano il suo passato di capo dell'Irgun negli anni '40» hanno scritto Dan Raviv e Yossi Melman in *Ogni spia un principe: la storia completa della intelligence israeliana*. «Sentiva il fascino delle agenzie di intelligence, ed era felice di essere il loro nuovo boss.»

La vittoria del Likud aveva colto di sorpresa gli stessi servizi segreti. Ai loro vertici, nessuno si aspettava che, dopo ventinove anni ininterrotti al governo, i laburisti potessero passare le consegne al Likud. Forse anche perché molti, come il capo del Mossad, Itzhak Hofi, venivano dalle file del Labour. Da ragazzo, Hofi aveva militato nella stessa ala del Partito laburista del primo ministro Itzhak Rabin, che nel 1974 lo aveva nominato direttore del Mossad. Hofi era stato il primo «sabra» (in ebraico significa cactus, ed è sinonimo di persona nata in Israele) a dirigere il servizio segreto. Appena Begin fu nominato primo ministro, presentò le sue dimissioni. Ma, non volendo creare scompiglio nell'intelligence, il capo del Likud le respinse. Nel loro primo incontro di lavoro, i due affrontarono molti temi, incluso quello del programma nucleare iracheno. Data l'ossessione dell'Olocausto, Begin lo mise immediatamente in cima alle sue preoccupazioni e nei successivi incontri tartassò di domande il paziente Hofi. «Era sicuro che se l'Iraq fosse riuscito ad avere una bomba, non avrebbe esitato ad usarla contro Israele» mi disse un informatore israeliano. «Quindi per lui la questione ebbe ben presto la priorità assoluta.» Il primo ministro non lasciava passare

una settimana senza ricevere almeno un briefing sulla situazione.

L'Iraq aveva sempre giocato un ruolo presocché insignificante nelle guerre arabo-israeliane. Nel 1956, durante la guerra del Sinai, le sue truppe erano tornate a casa senza sparare un sol colpo; undici anni dopo, nella Guerra dei sei giorni, avevano partecipato a qualche breve scaramuccia lungo il confine giordano, e in quella dello Yom Kippur avevano combattuto per sole due settimane sulle alture del Golan prima di essere urgentemente richiamate in patria per far fronte a un'offensiva dei ribelli curdi. Ma alla fine del 1973, a differenza degli altri paesi arabi, l'Iraq si era rifiutato di accettare l'armistizio. Respingendo ogni negoziato, era rimasto in stato di guerra con quella che chiamava «l'entità sionista» e si era poi unito al fronte del rifiuto, mantenendo un atteggiamento estremamente ostile nei confronti di Israele e sponsorizzando gruppi estremisti palestinesi e organizzazioni terroristiche.

Begin sapeva che il suo paese aveva imparato a far fronte a terroristi, bombe e dirottamenti. Ma l'atomica era un'altra cosa. Come gli spiegò Hofi, lo Stato di Israele non aveva la capacità di difendersi contro armi nucleari. Qualsiasi attacco nucleare sarebbe stato letale. Quando il capo del governo chiese ai suoi scienziati di calcolare cosa sarebbe successo alla popolazione di Tel Aviv se fosse stata colpita da una bomba come quella esplosa su Hiroshima, la risposta fu che almeno 50.000 persone sarebbero morte nell'esplosione e 150.000 sarebbero state uccise dalla radioattività. Una dozzina di queste bombe avrebbe annientato l'intera popolazione israeliana.

Quello che lo turbava più di tutto era che il governo francese fosse disposto a soddisfare le mire nucleari irachene e avesse addirittura promesso uranio di tipo militare. Ai suoi occhi la Francia era una puttana della tecnologia nucleare. Pronta a darla a tutti. E nessuno meglio di un leader israeliano poteva sapere quanto fosse fondata quest'accusa. Era stata infatti proprio la Francia a dare a Israele la tecnologia necessaria a produrre una bomba. Nell'ottobre del 1957, senza prendere alcuna misura di salvaguardia né esigere il diritto di ispezione, il governo francese aveva venduto a Israele un reattore e un impianto di riprocessamento per il centro nucleare israeliano di Dimona, nel deserto del Negev. Adesso stavano facendo lo stesso con l'Iraq. E le intenzioni

degli iracheni non erano certo pacifiche. Che motivo potevano avere di ordinare un reattore da 70 megawatt alimentato da 12 chili di uranio arricchito al 93 per cento, quando, per condurre gli esperimenti di livello universitario, a cui dicevano di essere interessati, sarebbe bastato un reattore da un solo megawatt alimentato da uranio molto meno arricchito? E come mai tanto interesse per le celle calde italiane, quando l'Osirak aveva le sue, seppur piccole, celle calde?

L'interesse per l'Osirak era evidentemente dovuto al fatto che gli elementi di combustibile che lo alimentavano erano per il 93 per cento composti da uranio 235, il raro isotopo di uranio altamente esplosivo che attiva la reazione nucleare. Venti chili di quell'isotopo di uranio, pari a meno di due cariche di combustibile (per alimentare l'Osirak ne servivano circa 12 chili), sarebbero bastati a fabbricare una bomba come quella che aveva raso al suolo Hiroshima nel 1945.

L'interesse per le celle calde doveva invece avere a che fare con la produzione di plutonio, l'agente fissile utilizzabile per fabbricare una bomba atomica del tipo di quella sganciata su Nagasaki. A differenza dell'uranio arricchito, che avrebbe dovuto essere importato dalla Francia e quindi denunciato ufficialmente alla Iaea, il plutonio poteva infatti essere prodotto a Tuwaitha nell'Osirak.[1]

Altro vantaggio della «via del plutonio» rispetto a quella dell'uranio arricchito era che, per una bomba, di plutonio ne sarebbe bastato molto meno. Una decina di chili erano sufficienti per un ordigno come quello che distrusse Nagasaki. C'era però una complicazione: una volta prodotto, il plutonio

[1] La produzione di plutonio, in scala ridotta, è un fenomeno che avviene regolarmente nella produzione di energia da fissione. In qualsiasi reattore di potenza, anziché proseguire la reazione a catena una parte dei neutroni va a fertilizzare l'uranio naturale (U 238) convertendolo, attraverso due successive reazioni nucleari, in plutonio. La quantità di plutonio prodotta è proporzionale a quella di U 238 presente nel nocciolo. La massima produzione di plutonio si ottiene quindi nei reattori a uranio naturale, come quelli a gas-grafite, del tipo cioè inizialmente richiesto dagli iracheni ai francesi.

Un metodo alternativo è il cosiddetto «blanketing», cioè il rivestimento esterno con una specie di «coperta» di uranio naturale che avvolge il nocciolo intorno, sopra e sotto. Questa «coperta» cattura i neutroni che tendono a uscire dal nocciolo e li fa reagire producendo plutonio. In questo secondo caso, anche un reattore alimentato da uranio altamente arricchito, come l'Osirak, può dare ottimi risultati.

doveva esser separato dall'uranio e dagli altri prodotti fissili. Per farlo era necessario inserire le pastiglie di uranio irradiato in un impianto di riprocessamento – le celle calde appunto – dove poterle raffreddare e dissolvere in acido nitrico.

Con l'Osirak gli iracheni avrebbero avuto la possibilità di procedere contemporaneamente su entrambi i binari. Avrebbero potuto utilizzare l'uranio arricchito dell'Osirak direttamente come massa critica per una bomba tipo quella di Hiroshima. Oppure avrebbero potuto usare l'Osirak per produrre il plutonio per bombe come quella di Nagasaki.

Che la tecnologia italiana potesse permettere agli iracheni di prendere la strada del plutonio era chiaro a tutti. Persino ai vertici della Snia. «In base al grado di conoscenza finora approfondita della Iaec» scrisse il presidente della Snia in una lettera al ministero degli Esteri nel 1977 «si ritiene che tale capacità [*di arrivare a produrre materiale fissile per una bomba*] non possa essere raggiunta se non dopo almeno 8-10 anni dalla consegna dell'istallazione e quindi tra circa 11-13 anni.» Come dire: l'importante è che non si pensi che siamo stati noi a dare il know-how della bomba. Se ci arriveranno tra una dozzina di anni, nessuno penserà più alla Snia.

Da parte sua, il governo italiano era consapevole del fatto che alcune delle forniture che aveva autorizzato rientravano nell'elenco dei materiali la cui esportazione era sconsigliata dalle cosiddette «Intese di Londra», gli accordi firmati nel 1976 dai maggiori paesi occidentali per scoraggiare la proliferazione di tecnologia nucleare. A provarlo è la lettera dell'11 novembre 1977 con cui la Farnesina informava l'ambasciata a Bagdad di aver autorizzato la vendita del laboratorio di assemblaggio degli elementi di combustibile. La lettera terminava così: «Si prega nel frattempo il Cnen di voler cortesemente far pervenire la lista dei componenti che ricadano nella "trigger list" delle Intese di Londra nonché, tra essi, quelli che eventualmente possano essere considerati "sensibili"». In altre parole, in cambio di quelle commesse il governo non solo era disposto a violare lo spirito delle Intese di Londra, ma addirittura a esportare componenti «sensibili» inclusi nell'elenco delle vendite da bandire.

Eppure bastava esaminare la lista degli acquisti nucleari iracheni per capire che qualcosa non quadrava. L'Osirak non era un reattore adatto per un programma civile orientato alla produzione di energia. E non aveva molto senso per gli ira-

cheni puntare a un programma ex novo che li portasse a usare un reattore per le prove materiali, quale l'Osirak, per acquisire il know-how necessario a costruire reattori di potenza. Sarebbe stato molto più economico – per non dire più rapido – comprare quei reattori già bell'e fatti. Per quel che riguardava poi altre applicazioni, come l'uso dei radioisotopi in agricoltura, bastava fare una rapida valutazione costi-benefici per concludere che l'investimento era assolutamente sproporzionato.

Tutto avrebbe acquistato un altro significato se si fosse invece collocato l'Osirak in una logica militare. Pur non essendo il miglior plutonigeno, il reattore francese aveva un fattore di conversione da uranio a plutonio più che soddisfacente. Le celle calde della Snia potevano produrre plutonio nell'ordine di pochi grammi alla volta, ma andavano benissimo per far pratica. Il laboratorio radiochimico non aveva schermaggio e quindi non poteva essere usato per manipolare materiale irradiato, ma aveva tutte le attrezzature necessarie per fare prove di separazione di plutonio e poteva avere un'importante funzione propedeutica per la manipolazione di quantitativi di materiali radioattivi molto maggiori di quelli manipolabili nelle celle calde. Il laboratorio per la produzione di radioisotopi per uso industriale aveva invece un ottimo schermaggio, ma nessuna attrezzatura. Con un tocco di fantasia, si sarebbe potuto pensare di combinare le attrezzature dell'uno con lo schermaggio dell'altro. Infine c'era la hall per la produzione degli elementi combustibili. Un po' artigianale, ma in grado di produrre 25 tonnellate all'anno di pastiglie di uranio naturale da inserire nell'Osirak, irradiare e poi riprocessare.

Il primo ministro israeliano sapeva che la strada della diplomazia rischiava di non portare da nessuna parte. Tutti i tentativi fatti precedentemente dal governo laburista per dissuadere i fornitori stranieri dal cooperare con gli iracheni erano miseramente falliti. Nell'aprile del 1975, dopo la Conferenza nucleare di Bagdad, il ministro degli Esteri israeliano, Yigal Allon aveva affrontato la questione direttamente con il presidente Valéry Giscard d'Estaing e con il primo ministro Jacques Chirac. Pochi mesi dopo, quando la Francia aveva già firmato l'accordo quadro, l'ambasciata israeliana a Parigi aveva chiesto chiarimenti ed era stata informata della fornitura di un reattore alimentato da uranio arricchito. Nel

marzo del 1976, durante una visita del ministro degli Esteri francese, Allon aveva nuovamente «espresso l'allarme di Israele per la fornitura all'Iraq di un reattore tipo Osiris e di uranio arricchito al 93 per cento e quindi di tipo militare». Ma Parigi aveva continuato a ignorare le preoccupazioni di Tel Aviv.

Gli sforzi diplomatici nei confronti dell'Italia non avevano dato risultati migliori. Il governo italiano era stato ripetutamente avvicinato, ma, come quello francese, aveva risposto dichiarando la sua più assoluta fiducia nel Trattato di non proliferazione e nelle misure di salvaguardia della Iaea.

Parigi e Roma non sembravano condividere minimamente le preoccupazioni di Tel Aviv. Stava accadendo la stessa cosa che era successa negli anni '30. Nessuno prestava attenzione alle grida di allarme degli ebrei. Nessuno sembrava voler far nulla. Begin decise allora di agire da solo e formulò una nuova dottrina in base alla quale il suo paese si impegnava a impedire lo sviluppo di una forza nucleare in qualsiasi Stato arabo, particolarmente in paesi, come l'Iraq, ancora in stato di guerra con Israele. Ordinò quindi ai vertici militari e dell'intelligence di raccogliere il massimo di informazioni sull'Osirak e su tutte le attività e forniture straniere a esso collegate. Contemporaneamente bisognava cominciare a pensare a eventuali azioni clandestine che avrebbero potuto fermare il programma, nel caso ce ne fosse stato bisogno. Dopo una pausa durata tre decenni, il programma nucleare iracheno stava riaccendendo in Begin la vecchia passione per le attività clandestine. Ma, questa volta, aveva a sua disposizione una rete di professionisti.

Avevo una conoscenza sommaria dei servizi segreti israeliani, derivata dalla lettura di un paio di libri. Per esempio sapevo che, storicamente, il Mossad era sempre stato molto attivo in Francia, al punto da stabilire il suo quartier generale europeo proprio a Parigi. Fino alla Guerra dei sei giorni, i rapporti con i servizi segreti francesi erano stati stretti e cordiali, ma dopo il 1967 quell'amicizia, basata soprattutto sulla comune ostilità nei confronti dei nazionalisti arabi, era finita. Una volta presa la decisione di concedere l'indipendenza all'Algeria, De Gaulle voleva ricostruire i rapporti con il mondo arabo e, a questo scopo, un'amicizia troppo stretta con Israele sarebbe stata solo di ostacolo.

Pur essendo costretto a trasferire a Bruxelles il proprio

quartier generale europeo, il Mossad aveva mantenuto una propria «stazione» a Parigi e ne aveva aperta una a Marsiglia, dove i suoi agenti si occupavano della raccolta di intelligence sulle attività degli arabi residenti nel principale centro del meridione. A partire dal dopoguerra, ripetute ondate di emigranti arabi, provenienti per lo più dall'Algeria e dalla Tunisia, si erano infatti riversate nella città portuale francese e negli anni '70 le grida lamentose dei muezzin echeggiavano nelle strade a ciottoli del quartiere arabo come in quelle di una città del Nordafrica. La stazione del Mossad si occupava soprattutto di sorvegliare quella comunità e assicurarsi che i suoi membri non venissero reclutati da gruppi antisraeliani e coinvolti in attività terroristiche in Europa.

In quel periodo era appena uscito in America *By Way of Deception*, un libro scritto dall'ex agente del Mossad Victor Ostrowsky, e Galileo mi aveva detto di averlo letto e di averlo trovato non solo credibile, ma accurato nella ricostruzione di molti avvenimenti. Attraverso la casa editrice, arrivai a Ostrowsky. Viveva in Canada. Fissammo un appuntamento in un albergo di Ottawa.

Era la fine dell'inverno e a New York non faceva più freddo. Quell'anno c'era stata pochissima neve, quasi niente. A Ottawa trovai invece la città innevata, cosa che mi colse del tutto impreparato: non avevo né le scarpe né i vestiti adatti. Incontrai Ostrowsky nella hall dell'albergo e ci sistemammo a parlare in un divano in un angolo appartato. Era un quarantenne dai modi gentili, la carnagione e i capelli scuri. Aveva tradito il Mossad, rivelandone i segreti più riservati, ma non mi diede l'impressione dell'uomo braccato. Non sembrava temere rappresaglie. O comunque mi sembrò in pace con se stesso. Mi disse di aver traslocato di recente per motivi di sicurezza, ma sapeva bene che non era cambiando casa che poteva liberarsi del Mossad. «Sono certo che sanno dove abito e forse mi tengono sotto sorveglianza, ma la cosa non mi preoccupa più di tanto» mi disse con nonchalance. Non mi sembrò armato, se non di un telefonino portatile.

Ostrowsky mi raccontò che ad allertare il governo di Tel Aviv sulla pericolosità del programma nucleare iracheno era stato il servizio segreto militare Agaf ha-Modiin, altrimenti detto Aman. Sebbene meno famoso del Mossad, Aman era il più grande e più importante servizio di intelligence israeliana. Sapevo da letture precedenti che i suoi uffici erano nascosti all'interno del Kirya (in ebraico, «posto»), il com-

plesso militare sulla Rehov Shaul Hamalekh, la superstrada che collega Tel Aviv al litorale marino. Il Kirya ospitava anche il ministero della Difesa e gli uffici del capo di Stato Maggiore, per lo più in palazzine di tre o quattro piani con tegole rosse e piccole verande. Per proteggerle dagli occhi indiscreti dei passanti, era stato eretto un alto muro di cemento. Ma l'edificio dell'Aman, un piccolo grattacielo grigiastro sul cui tetto svettava una batteria di antenne di ogni genere, era troppo alto per non essere visibile.

Aman era l'equivalente israeliano della Nsa. Il suo «Collection Department» era responsabile della raccolta di ogni tipo di Signal-Intelligence. Ma, a differenza dell'agenzia americana, aveva anche una sua rete di Human-Intelligence, con centinaia di agenti e informatori. Le informazioni raccolte venivano analizzate dal «Production Department», dove lavorava il 40 per cento dei 7000 impiegati di Aman. Nel 1974, mi spiegò Ostrowsky, gli analisti dell'Ufficio orientale del Production Department – quello che copriva Iraq, Siria e Libano – avevano notato che Bagdad mostrava un insolito interesse per il nucleare. Ancora traumatizzati dall'infortunio del 1973, quando non erano stati in grado di prevenire l'attacco a sorpresa dello Yom Kippur, per non correre rischi ne avevano informato con un memorandum segreto la loro controparte civile, il Mossad. La raccolta di intelligence all'estero era infatti compito suo.

Chiamato ufficialmente ha-Mossad le-Modiin ule-Tafkidim Meyuhadim, ovvero Istituto per l'intelligence e le missioni speciali, il Mossad aveva il suo quartier generale nel centro di Tel Aviv, nel Hadar Dafna Building, un anonimo palazzo di cemento su King Saul Boulevard. Lì a proteggerne la segretezza non c'era alcun muro, ma un metodo più ingegnoso. «Gli uffici del Mossad costituiscono una sorta di palazzo dentro il palazzo» mi raccontò Ostrowsky. «Gli altri piani del Hadar Dafna Building sono occupati da società private e uffici commerciali. Il bar self-service al secondo piano è per esempio aperto al pubblico, e frequentato da manager e segretarie che non hanno nulla a che fare con lo spionaggio.»

Col passare dei mesi l'intelligence israeliana aveva messo il programma nucleare iracheno al vertice delle cose di cui occuparsi e preoccuparsi. La successiva Conferenza nucleare di Bagdad e poi il contratto di fornitura dell'Osirak avevano infatti costituito la riprova che aveva una dimensione mili-

tare. Nel 1975, su ordine del primo ministro, Aman aveva attivato le sue unità di monitoraggio e intercettazione radiotelefonica del Collection Department, assegnando la priorità alla raccolta di informazioni che riguardassero l'Iraq. Che quella rete di raccolta di Signal-Intelligence fosse uno dei segreti del successo dell'intelligence israeliana me lo aveva rivelato Galileo. «Come servizi segreti, quelli israeliani sono stati spesso sopravvalutati,» mi aveva detto Galileo «ma se c'è un campo in cui sono sempre stati estremamente ferrati è quello della Sig-Int.»

Ostrowsky mi confermò che il sistema di intercettazione elettronica israeliano era uno dei più sofisticati del mondo: «All'interno del Collection Department se ne occupa l'Unità 8200, che raccoglie dati elettronici e comunicazioni di ogni genere e li trasmette agli analisti del Production Department, dove vengono selezionati grazie a un sistema di filtro basato sull'uso di parole chiave. Man mano che arrivano, i dati vengono elaborati da potenti computer programmati per la ricerca delle parole desiderate. Qualsiasi messaggio che contenga quelle parole viene automaticamente inviato agli analisti. E quando i messaggi intercettati sono in codice, vengono passati ai criptologi di una sottounità che lavora nello stesso comando sotterraneo in cui opera l'8200».

Nel 1977, quando Begin divenne primo ministro, l'Unità 8200 era già stata allertata da tempo e, secondo Ostrowsky, aveva sotto controllo tutte le linee di comunicazione tra la Francia e l'Iraq. Il flusso di informazioni e messaggi intercettati era enorme. C'erano le telefonate tra gli uffici della Cea a Parigi e gli ingegneri francesi a Tuwaitha, i telex tra Bagdad e Saclay, e i telegrammi tra la Iaec e l'ambasciata irachena in Francia. Alcune di queste comunicazioni erano in codice – e in tal caso venivano quasi sempre decifrate –, ma in generale gli iracheni dimostravano di essere piuttosto incauti in materia di controspionaggio. «La loro specialità era la sicurezza interna. In quel campo erano indiscutibilmente i migliori del mondo arabo. Ma nel controspionaggio valevano poco. Molto meno degli egiziani» mi disse Ostrowsky. «Facevano errori grossolani, come quello di usare linee di comunicazione non protette per prenotare l'albergo di Parigi in cui sarebbero andati a stare i loro esperti nucleari.»

L'ex agente del Mossad mi spiegò che gli israeliani non si erano limitati a mobilitare l'Unità 8200. Il Mossad aveva attivato anche le sue due stazioni francesi. Nonostante il Mossad

fosse generalmente poco incline a servirsi di gente del luogo, Ostrowsky mi disse che aveva un elenco di ebrei francesi disposti a collaborare: «Sono chiamati "sayanim". Non sono spie, né agenti, né collaboratori del Mossad. Sono semplicemente amici di Israele, che saltuariamente forniscono informazioni di qualche interesse. Informazioni raccolte nei rispettivi posti di lavoro – banche, agenzie di viaggio, società private e pubbliche. A volte, il Mossad si rivolge a loro per avere a disposizione una vettura o un appartamento». Il ricorso ai sayanim non mi sorprese affatto. «All'estero, il Mossad e il Kgb operano con regole simili» mi aveva spiegato Galileo. «Il Mossad cerca di non usare gli ebrei locali, così come il Kgb cerca di non servirsi dei comunisti locali. Ma, quando la posta in gioco è alta, passano sopra questa regola.» In questo caso, per Israele non era solo questione di sicurezza nazionale – era un fatto di tale gravità da giustificare il ricorso a qualsiasi misura.

A Parigi, mi rivelò Ostrowsky, il Mossad aveva un agente speciale – «katsa» in ebraico – responsabile della gestione della rete dei sayanim. Il suo ufficio era dentro l'ambasciata israeliana, al numero 3 di rue de Rabelais, in un tipico palazzo parigino – quattro piani e una mansarda che si affaccia su una strada di non più di duecento metri. Per motivi di immunità, il katsa parigino faceva parte del corpo diplomatico, ma agiva in completa autonomia dall'ambasciata. Ogni giorno, si incontrava o parlava al telefono con una mezza dozzina dei circa duecento uomini che aveva sotto il suo controllo. Per «tenerli caldi» – come si dice in gergo. Non appena aveva ricevuto l'ordine di raccogliere informazioni sul programma Osirak, si era rivolto ai suoi informatori. Era interessato a trasferimenti di denaro, telex, telegrammi e viaggi tra la Francia e l'Iraq. Ben presto aveva avuto sufficiente materiale per stilare un primo rapporto per gli analisti del quartier generale. «Le sue informazioni furono archiviate con la classificazione "Modin Lematorot Mivtsa" – in breve Mlm – che in ebraico significava "informazioni di background per un'operazione"» disse Ostrowsky.

Dopo aver studiato il rapporto, gli analisti avevano chiesto all'agente di Parigi di rivolgersi ad alcuni dei suoi sayanim per avere maggiori dettagli. A dire di Ostrowsky, il servizio segreto israeliano poteva contare sulla collaborazione di tre sayanim in qualche modo collegati al Commissariat à l'Énergie Atomique – uno dei quali in una posizione di grande rilievo.

Ostrowsky non mi fornì prove a sostegno di questa sua affermazione, ma non c'era dubbio che il Mossad avesse un'ottima capacità di penetrazione nell'industria nucleare francese. Direttamente o indirettamente, poteva avere accesso a informazioni attraverso gli scienziati francesi che avevano lavorato a Dimona negli anni '60 e avevano mantenuto rapporti di amicizia con i loro colleghi israeliani, oppure tramite ingegneri e tecnici contrari al programma di cooperazione con l'Iraq. Poi c'erano i ricercatori di origine ebraica – agli occhi del Mossad tutti potenziali sayanim. «Il Mossad sa bene come fare pressioni sugli ebrei che vivono all'estero» disse Ostrowsky. «La grande maggioranza di loro si rifiuta di cooperare, ma alcuni non riescono a dire di no quando si sentono dire che è in gioco la sopravvivenza di Israele.»

Attraverso i sayanim – precisò l'ex agente israeliano – il Mossad era riuscito a ottenere l'elenco del personale iracheno addestrato in Francia. Erano stati poi tutti messi sotto sorveglianza, così come i più importanti dirigenti e ingegneri francesi impegnati nel programma Osirak. «Il controspionaggio francese sapeva che il Mossad aveva informatori nella sua industria nucleare, ma non aveva la più pallida idea di quanto fosse bene informato. Tra le intercettazioni Sig-Int e le informazioni raccolte dai sayanim, il Mossad era in grado di sapere tutto ciò che accadeva. O quasi tutto» concluse Ostrowsky.

Poche settimane dopo quel mio incontro a Ottawa, feci un altro significativo passo avanti nella mia indagine quando mi capitò tra le mani *First Strike*, un libro in cui il giornalista israeliano Shlomo Nakdimon ricostruiva il lungo processo organizzativo-decisionale che aveva preceduto il bombardamento del reattore Osirak.

XVII

Sei anni di sforzi diplomatici e pubblici,
intesi a fermare il programma nucleare
militare iracheno, hanno prodotto solo la
continua esaltazione della bontà delle
ispezioni condotte dalla Iaea sotto gli
auspici del Trattato di non proliferazione.

Itzhak Shamir, ministro degli Esteri israeliano,
all'Assemblea generale dell'Onu

Era un giorno caldo e appiccicoso dell'estate del 1978 – per l'esattezza il 23 agosto – e i condizionatori d'aria marciavano a pieno regime nella sala del governo alla Knesset, una stanza rotonda con alti pannelli di legno lavorato alle pareti. Menahem Begin aveva convocato i suoi ministri e i più alti ufficiali delle forze armate e dei servizi segreti per una riunione straordinaria in cui discutere del programma nucleare iracheno.

A detta dell'autore di *First Strike*, Shlomo Nakdimon, il ministro della Difesa Ezer Weizman aveva presentato la relazione introduttiva. Dopo di lui, il responsabile di Aman e un suo aiutante di campo avevano esaminato le possibili conseguenze per Israele di un programma nucleare militare iracheno. Nel corso del dibattito, il ministro dell'Agricoltura Ariel Sharon si era dimostrato, come sempre, il più falco di tutti. Per lui, il semplice tentativo di fabbricare una bomba doveva essere interpretato come un atto di aggressione da parte degli iracheni cui bisognava rispondere con un attacco preventivo. Da condurre il più presto possibile. Ma la maggioranza dei presenti, guidata dal viceprimo ministro Yigael Yadin, era stata dell'opinione che Sharon stesse drammatizzando in modo eccessivo la situazione.

Begin aveva concluso la riunione dando istruzioni al ministro degli Esteri Moshe Dayan di continuare a fare pressioni sui francesi, e a quello della Difesa Weizman di usare tutti i mezzi a disposizione per delineare un quadro, il più preciso possibile, del programma nucleare iracheno, del suo stato attuale e dei suoi sviluppi futuri.

Volendone sapere di più, ottenni il numero di Nakdimon a Tel Aviv. Come al solito, gli dissi che ero impegnato in un'inchiesta sul programma nucleare iracheno. Fu di una

gentilezza squisita e si disse disposto a spedirmi a New York una copia del rapporto rilasciato dal governo israeliano nel 1981, all'indomani del bombardamento. Accettando l'offerta, non riuscii a non provare un leggero senso di colpa. Quando avevo contattato Edwy Plenel in Francia, gli avevo rivelato l'oggetto della mia inchiesta e gli avevo detto che cercavo il suo aiuto perché pensavo a un coinvolgimento francese. Sapevo che per Plenel quello sarebbe stato un incentivo, non un ostacolo. Con Nakdimon invece pensai che rivelare le mie intenzioni sarebbe stato controproducente. Era sì un giornalista, ma era stato un funzionario del governo di Begin. E temevo che si sentisse prima israeliano e poi giornalista. Forse mi sbagliavo, ma potevo correre quel rischio? In fondo – razionalizzai –, lo faccio a fin di bene, per arrivare alla verità. Decisi comunque di chiedergli solo dettagli o impressioni su fatti e personaggi descritti nel suo libro.

Il rapporto inviatomi da Nakdimon, intitolato *La minaccia nucleare irachena: perché Israele ha dovuto agire*, era un documento ufficiale che ricostruiva la lunga serie di trattative segrete o comunque confidenziali che il governo di Tel Aviv aveva invano condotto per cercare di convincere Parigi e Roma a cessare la collaborazione nucleare con l'Iraq. Dal rapporto risultava chiaro che gli israeliani erano stati fin dall'inizio preoccupati da un aspetto particolare del programma di collaborazione franco-irachena. Tel Aviv sapeva infatti che gli iracheni avrebbero impiegato anni per impadronirsi della tecnica della separazione e del riprocessamento del plutonio, ma che l'agente fissile per una bomba all'uranio arricchito sarebbe invece arrivato dalla Francia già bell'e pronto. Era il combustibile che doveva alimentare l'Osirak. Le iniziative diplomatiche intese a bloccare la vendita di tecnologia nucleare francese all'Iraq in generale non avevano dato alcun risultato, ma sul fronte del combustibile Parigi era sembrata disposta a fare qualche concessione. L'Eliseo e il Quai d'Orsay avevano tutto l'interesse a trovare una soluzione al problema del grado di arricchimento dell'uranio destinato a Tuwaitha. Un combustibile meno arricchito avrebbe permesso alla Francia di rispettare i contratti con l'Iraq senza creare rischi di proliferazione. E dopo anni di lavoro, nel dicembre del 1977, i ricercatori francesi avevano annunciato di aver prodotto un nuovo combustibile a basso arricchimento. Si trattava di piccole pastiglie di ossido di uranio sinterizzate della

forma e delle dimensioni di una caramella. Per questo i francesi lo avevano battezzato «Caramel».

Non sarebbe potuto arrivare in un momento più opportuno. La questione del combustibile per l'Osirak era stata sollevata due volte in quel periodo dall'ambasciatore israeliano in Francia e, agli inizi del 1978, in un articolo sul «Washington Post» l'aveva affrontata di petto anche il giornalista americano Jack Anderson. Nel tentativo di placare israeliani e americani, nella primavera del 1978, i francesi avevano deciso di offrire ai loro clienti il Caramel al posto del combustibile arricchito al 93 per cento, ma gli iracheni avevano rifiutato facendo notare che c'era stato un negoziato, era stato raggiunto un accordo ed era stato firmato un contratto. Rispettarlo era a quel punto una questione di buona fede dei contraenti.

Il governo francese si era trovato nella situazione di dover scegliere quale paese inimicarsi. Un paese relativamente amico, ma strategicamente poco significativo come Israele, oppure un paese non particolarmente amico, ma da cui proveniva il 20 per cento delle importazioni petrolifere e che era intenzionato a firmare contratti con industrie civili e militari francesi per un valore di miliardi di franchi. La «ragion di Stato» aveva reso facile la scelta. Anche perché in Francia la preoccupazione che si verificasse un altro olocausto era eclissata da quella di un ennesimo aumento dei prezzi petroliferi. O, peggio ancora, di una nuova crisi energetica.

Nell'ottobre 1978, l'ambasciatore israeliano a Parigi si era recato in visita dal ministro degli Esteri De Guiringaud per chiedere ulteriori chiarimenti sulla fornitura di uranio 235 all'Iraq. Fu in quell'occasione che l'ambasciatore apprese che la prima spedizione di combustibile arricchito al 93 per cento sarebbe avvenuta nel 1980. Begin non ne era stato sorpreso. Ai suoi occhi, i francesi posti di fronte alla difficile scelta tra ciò che è giusto e ciò che è conveniente avevano optato, come già nel 1940, per la seconda alternativa. Ma questa volta gli ebrei non sarebbero rimasti a guardare. La diplomazia aveva fallito, ma rimaneva aperta la via dell'operazione clandestina.

Il libro di Nakdimon, pur essendo ricco di informazioni, offriva una versione semiufficiale degli avvenimenti relativi al bombardamento dell'Osirak. In quanto ex addetto stampa di Begin, il giornalista aveva scritto il libro con la benedizione del primo ministro e del suo consigliere militare e con la

supervisione del comandante dell'Aeronautica israeliana, generale David Ivry. Anche per questo non dava informazioni sugli aspetti clandestini della campagna israeliana contro il programma nucleare iracheno. Invece, dai colloqui con i miei informatori nei servizi americani e con l'ex agente del Mossad Victor Ostrowsky, sapevo che quegli aspetti meritavano attenzione.

Begin aveva un disperato bisogno di qualcosa che rallentasse il programma nucleare iracheno e che magari potesse far capire ai francesi che il gioco non valeva la candela, fornendo loro l'opportunità – o la scusa – per tirarsi indietro. Era stato il Mossad a individuare l'obbiettivo – uno speciale hangar a La Seyne-sur-mer, una cittadina portuale nei pressi di Tolone dove la società francese Constructions navales et industrielles de la Méditerranée (Cnim) stava costruendo i noccioli dei reattori destinati a Tuwaitha. Il Mossad aveva ottenuto tutte le informazioni necessarie sui sistemi di sicurezza, sulle possibilità di accesso e di fuga e aveva addestrato una mezza dozzina di uomini per un'operazione di sabotaggio.

Alle 3 del mattino del 6 aprile 1979, un'esplosione squarciò il silenzio della notte. La guardia notturna delle Cnim, La Basque, compose immediatamente il numero telefonico di emergenza – il 3333 – per informare il suo posto di comando. La costruzione di alluminio in cui La Basque faceva la guardia assieme al collega Louis Joseph era a soli duecento metri dall'hangar n. 3, un edificio bianco e azzurro di 400 metri quadri alto 25 metri, con finestre lunghe e strette a mo' di feritoia. I due custodi sospettarono subito che l'esplosione fosse avvenuta proprio in quell'edificio, dove erano immagazzinate la casse con i noccioli dei reattori di Tuwaitha.

Un minuto dopo, si attivarono i dispositivi di allarme. Poi altri quattro boati si succedettero a raffica, a trenta secondi l'uno dall'altro. Le guardie, accorse sul luogo dell'attentato, constatarono che i vetri del locale erano stati infranti dalla conflagrazione. Louis Joseph fu il primo a entrare nell'hangar. C'era ancora un leggero fumo sospeso nell'aria e sentì un odore simile a quello della polvere da sparo. Nel timore che ci fossero altre cariche inesplose, il sorvegliante preferì far ritorno al posto di guardia.

Alle 4:25 Louis Joseph si avventurò nuovamente all'interno del capannone dove appurò che i componenti del reattore iracheno, imballati e pronti per la spedizione, erano stati sabotati con dell'esplosivo al plastico. Alle 5:01 si presentarono i primi uomini della Gendarmerie di La Seyne-sur-mer, a cui fu chiesto di chiamare la squadra artificieri per neutralizzare eventuali cariche inesplose. Poi cominciarono ad arrivare i dirigenti delle Cnim che lavoravano al programma Osirak. Quel contratto con gli iracheni era molto importante. Aveva fruttato ben 70 milioni di franchi, pari a 300.000 ore di lavoro di quaranta persone tra ingegneri, tecnici e operai. Nessuno riusciva a capacitarsi dell'accaduto. Anche perché nessuno aveva mai preso in considerazione la possibilità di un attentato.

Sempre verso le 5, il commissario capo del dipartimento di Tolone, Antoine Gavini, fu svegliato da una telefonata. Si vestì di corsa e si diresse in macchina al porto di La Seyne. Sulla base dei primi accertamenti, il suo istinto fiutò subito un'operazione di sabotaggio condotta da un commando di uomini-rana. Ma non gli fu dato il tempo di cercare conferme. Il ministero dell'Interno decise subito che si trattava di un caso troppo delicato per un semplice commissario di provincia e l'indagine fu trasferita d'ufficio alla polizia giudiziaria e al servizio segreto interno, la Direction de la surveillance du territoire (Dst).

Gli investigatori appurarono che i locali erano stati chiusi a chiave alla cessazione dei lavori, che le chiavi erano in possesso del servizio di sorveglianza e che le ronde di sorveglianza erano state assicurate dalle guardie Louis Joseph e La Basque. Nel corso della sua prima ronda, verso le 22:15, la guardia Louis Joseph aveva effettuato un controllo del locale e non aveva notato nulla di anomalo. E dal momento in cui avevano preso servizio fino al momento dell'esplosione le guardie non avevano notato niente di sospetto. L'unica strada che portava all'hangar 3 era pienamente visibile dalla loro garitta, ma, pur essendosi preoccupate di proteggere la loro mercanzia con speciali fondamenta antisismiche, le Cnim non avevano prestato molta attenzione al sistema di sicurezza. Su due lati l'hangar era protetto da una semplice cancellata metallica, e sugli altri due si affacciava senza alcuna protezione sulle acque del porto. E quei lati erano completamente fuori dalla visuale del posto di guardia.

Grazie a José Lenzini, un giornalista di La Seyne-sur-mer che aveva seguito la vicenda, riuscii a contattare manager, ingegneri, sindacalisti e poliziotti che avevano partecipato al programma di cooperazione con l'Iraq o alla successiva indagine sull'attentato.

Avevano tutti sospettato fin dall'inizio che l'obbiettivo degli attentatori fosse la fornitura irachena e avevano capito che si era trattato di un'azione eseguita da professionisti: non avevano lasciato né tracce né indizi.

Nessuno aveva creduto alla rivendicazione fatta all'epoca da un fantomatico Gruppo ecologico francese. «Siamo riusciti a neutralizzare macchinari che mettono in pericolo l'esistenza della vita umana» aveva dichiarato in un comunicato. «La catastrofe di Harrisburg [*l'incidente del reattore nucleare di Three Mile Island*] ha dimostrato ancora una volta i pericoli dell'industria atomica. Noi siamo passati all'azione e faremo tutto ciò che è necessario per salvaguardare la vita della popolazione francese e della razza umana dagli orrori nucleari.»

Da parte loro, i giornali francesi avevano fatto le ipotesi più disparate. Ci fu chi parlò di palestinesi al servizio della Libia, chi di estremisti francesi, chi di siriani, chi di iraniani. Ci fu chi accusò la solita Cia, e chi puntò il dito sugli stessi servizi segreti francesi, che avrebbero così «fabbricato» il pretesto per disdire il contratto con gli iracheni. Quest'ultima ipotesi fu sostenuta in un articolo dell'«International Herald Tribune», secondo il quale c'era chi nel governo francese voleva far marcia indietro sull'Osirak.

La polizia giudiziaria e il Dst sapevano però che i servizi francesi non c'entravano affatto e si resero subito conto che l'operazione non poteva esser stata condotta da un gruppuscolo di dilettanti, né ecologisti, né estremisti di sinistra, né palestinesi. L'esplosivo usato era di provenienza militare e i metodi di infiltrazione erano da professionisti. Per esclusione, il Mossad divenne il principale sospettato. Alla stessa conclusione giunsero la Cea, la Technicatome, le Cnim e l'ambasciata americana a Parigi.

«Tutti diedero per scontato che fosse stato il Mossad» mi disse il professor Abraham Friedman, allora addetto scientifico Usa in Francia, da me rintracciato in Maryland. La conferma definitiva mi fu data da Victor Ostrowsky: «In una sorta di moderna rivisitazione della tecnica del cavallo di Troia, gli israeliani avevano nascosto un team di 5 sabotatori e un fisico nucleare dentro un container metallico, fatto en-

trare nel capannone con un convoglio di tre camion che portavano nuove forniture».

Messi sotto pressione dagli iracheni, che reclamavano l'immediata sostituzione del pezzo danneggiato, il cosiddetto blocco tubolare del nocciolo, i dirigenti delle Cnim decisero di non ricostruirlo: lo avrebbero riparato utilizzando alcune parti di scorta. Pur non essendo la soluzione ottimale, gli esperti della Cea la ritennero accettabile dal punto di vista della sicurezza. Nonostante la loro fretta, agli iracheni questa scorciatoia non piacque affatto. Sospettavano che l'intera vicenda fosse una manovra orchestrata dai servizi segreti francesi per consegnare una parte difettosa che avrebbe poi impedito all'Osirak di funzionare. Per convincerli ad accettare il blocco riparato, il governo francese dovette inviare una lettera firmata dal primo ministro Raymond Barre, che garantiva personalmente la qualità del lavoro di riparazione e si impegnava a risolvere qualsiasi problema fosse eventualmente sorto. Il messaggio era chiaro: l'incidente non ha cambiato nulla, rispetteremo i termini del contratto.

L'operazione di La Seyne diede un solo risultato: da allora, tra il personale francese impegnato nel programma di cooperazione nucleare con l'Iraq cominciò a diffondersi una certa preoccupazione. «Dopo quel che era successo a La Seyne, diventammo molto più guardinghi» mi spiegò l'ex dirigente della Technicatome Jacques Bernot. I francesi si resero conto che la fase del trasporto era quella più esposta al rischio di sabotaggi. «All'inizio avevamo previsto tre possibilità per il trasporto dei nostri componenti in Iraq: via nave, via terra – con i camion – e via aerea» mi disse André Chapelot, altro dirigente della Technicatome. «Il sistema più economico era quello via nave, e prevedeva la spedizione del materiale dalla Francia al porto turco di Iskenderun, dove poi doveva essere caricato su camion e trasportato a Tuwaitha. Per i componenti più delicati, quelli per il cui trasporto non volevamo intermediari o fasi di passaggio, c'erano i camion, che dalle nostre fabbriche arrivavano direttamente a destinazione. Il trasporto del blocco tubolare, per esempio, doveva avvenire via camion.» Prima dell'attentato, un convoglio di camion blindati era stato parcheggiato in alcuni hangar vuoti del cantiere di La Seyne in attesa del viaggio in Iraq. Ma, dopo il sabotaggio, i dirigenti delle Cnim decisero di non utilizzarli. Il trasporto via camion sembrava troppo esposto ad azioni di commando. «Comunicammo agli iracheni che

avrebbero dovuto assumersi la responsabilità della protezione dei nostri materiali dal momento in cui avessero lasciato il territorio francese, in qualsiasi modo fossero spediti» aggiunse Chapelot. «E da allora in poi, per ridurre i margini di rischio, gli iracheni decisero di fare tutte le spedizioni per via aerea.»

La Iaec scelse un aereo da trasporto sovietico Iliushin 76 della Iraqi Airways. Trattandosi di un velivolo di grosse dimensioni, l'Iliushin richiedeva una pista di decollo particolarmente lunga e, nonostante l'aeroporto più vicino a La Seyne fosse a Tolone, fu necessario utilizzare l'aeroporto Marignane di Marsiglia, la cui pista era della lunghezza richiesta.

Qualche settimana dopo l'attentato, la prefettura telefonò ai dirigenti del servizio trasporti delle Cnim per comunicare che ventiquattr'ore dopo sarebbe arrivato a Marignane l'Iliushin iracheno. L'aereo, un enorme quadrimotore con la livrea di due tonalità diverse di verde tipica della Iraqi Airways, atterrò nel pomeriggio. Fu fatto parcheggiare in una zona dell'area merci, il più lontano possibile dai *gates* usati dalla compagnia di bandiera israeliana El Al. Per motivi di sicurezza, era stato deciso che le operazioni di carico venissero effettuate durante la notte e quindi l'equipaggio andò a riposare in un albergo fuori Marsiglia.

Verso le 21, il capo della divisione trasporti delle Cnim, Henry Mugnier, fece caricare le casse con il blocco tubolare su un camion della società. Alle 22:30 circa, un automezzo con rimorchio di colore blu scuro lasciò l'hangar di La Seyne seguito da una vettura con a bordo Mugnier e un paio di suoi assistenti, e scortato da alcune auto della polizia. Tutto era stato sincronizzato al minuto in modo che al suo arrivo a Marignane il convoglio delle Cnim avrebbe trovato la polizia di frontiera già sulla pista, schierata attorno all'Iliushin. Il viaggio da La Seyne all'aeroporto di Marsiglia durò circa un'ora e tre quarti. Non ci fu alcun intoppo.

Le casse delle Cnim furono scaricate e disposte in bell'ordine sulla pista dove un paio di iracheni armati di un metal detector portatile controllarono sistematicamente ogni singolo contenitore. Mugnier e i suoi preferirono non chiedere che cosa stessero facendo o che cosa stessero cercando. Immaginarono però che, per via dall'attentato, gli iracheni non volessero correre il rischio di saltare in aria nel viaggio di ritorno. Non appena finito di caricare l'aereo, l'equipaggio salì a bordo e chiese l'autorizzazione immediata per il de-

collo. Poco dopo, l'Iliushin prese il volo con il suo carico. Il programma di cooperazione franco-iracheno andava avanti secondo i tempi previsti. E per Menahem Begin cominciò a diventare un vero e proprio incubo.

L'attentato di La Seyne-sur-mer non aveva prodotto l'effetto desiderato e gli sforzi diplomatici non davano risultati. Nel luglio del 1979, in un ennesimo incontro a Parigi, il ministro degli Esteri francese confermò all'ambasciatore israeliano l'intenzione di inviare uranio arricchito a Tuwaitha. Di fronte alle proteste di Begin, i francesi continuarono a esortarlo a fidarsi della Iaea e a contare sul rispetto del Trattato di non proliferazione. Ma il primo ministro israeliano non poteva permettere che la sopravvivenza del suo paese dipendesse dalla parola di un dittatore arabo, padre-padrone di un paese in stato di guerra con Israele. Né tanto meno dai meccanismi ispettivi di un braccio dell'Onu, organismo sospetto ai suoi occhi di antisemitismo.

Questo atteggiamento era pienamente condiviso dal professor Yuval Ne'eman, una delle persone più ascoltate da Begin in materia. Ne'eman aveva una particolarità che lo distingueva dagli altri dirigenti israeliani che si occupavano della questione: il suo duplice background di fisico nucleare e di ex ufficiale dei servizi segreti militari. Dopo aver conseguito una laurea al Politecnico di Haifa, era entrato nei ranghi dell'Aman dove si era fatto la reputazione di mago della tecnologia per aver inventato i più improbabili gadget spionistici e aveva raggiunto la posizione di vicedirettore. Successivamente aveva lasciato il servizio segreto per dedicarsi alla ricerca nucleare, ma era sempre rimasto legato al mondo dell'intelligence.

Politicamente ultraconservatore e falco per natura, Ne'eman divenne uno dei più veementi nemici del programma nucleare iracheno. Era convinto che, sia pure non immediato, il pericolo per Israele fosse enorme e nella riunione segreta dell'agosto del 1978 era stato uno dei pochi a schierarsi dalla parte di Sharon. Per lui la sopravvivenza di Israele legittimava qualsiasi tipo di azione. Su questo Begin concordava pienamente. Nel suo libro di memorie *La rivolta*, parlando della lotta per l'indipendenza, Begin aveva scritto: «Eravamo convinti dell'assoluta legalità delle nostre azioni illegali [...]. Questa serenità di spirito non era questione di "coraggio" [...] era il risultato di una completa liberazione da ogni forma di schiavitù spirituale». Il suo popolo aveva supe-

rato secoli di persecuzioni, era sopravvissuto all'Olocausto, aveva saputo far fronte a tutti gli eserciti dei paesi vicini. Per che cosa? Per finire sterminato da una mezza dozzina di bombe?

Nakdimon aveva scritto che Begin aveva accennato per la prima volta a un intervento manu militari contro il programma nucleare iracheno durante una riunione segreta nella primavera del 1979. Nell'occasione era stato detto che anche in quel caso, come nella Guerra dei sei giorni, la soluzione più logica era l'attacco preventivo. Ed erano state sommariamente discusse varie opzioni, incluse quelle di un attacco terrestre e di un attacco aereo. Nella riunione il direttore del Mossad, Hofi, si era dichiarato contrario a un bombardamento, a causa delle ripercussioni internazionali che avrebbe avuto. Da bravo agente segreto aveva caldeggiato l'opzione dell'operazione clandestina. Successivamente, il ministro degli Esteri Moshe Dayan aveva convocato l'ex generale Aaron Yariv, direttore del Centro di studi strategici dell'Università di Tel Aviv, e gli aveva chiesto di esaminare le possibili conseguenze politiche di un bombardamento «chirurgico» del reattore.

Nell'autunno del 1979, con il programma iracheno che procedeva a pieno ritmo, con i francesi e gli italiani che continuavano imperterriti a cooperare con Bagdad, il primo ministro aveva richiesto formalmente al comandante supremo delle forze armate israeliane, generale Rafael Eytan, di fornire al governo i piani dettagliati di un intervento militare. Eytan a sua volta aveva convocato il comandante dell'Aeronautica, generale David Ivry, per illustrargli la direttiva del primo ministro.

XVIII

Quello che è successo è molto semplice:
non abbiamo preso il bersaglio che
volevamo.

*Moshe Dayan, in una conferenza stampa
convocata dopo che due caccia israeliani
avevano intercettato un aereo di linea libanese*

Non conoscere limiti era il motto degli uomini (e delle donne) del Cheyl Ha Avir – letteralmente il Corpo aereo – e applicarlo era stato il loro compito fin dal 19 maggio 1948, quando Ezer Weizman e gli altri tre piloti israeliani che all'epoca costituivano l'intera forza aerea del paese avevano pilotato i loro Messerschmitt in un rischioso attacco a sorpresa contro una colonna egiziana in marcia su Tel Aviv.

L'ex pilota della Raf Weizman era stato uno dei fondatori dell'Aeronautica israeliana. Era stato lui a coniare lo slogan imparato a memoria da generazioni di ragazzi israeliani, *Hatovim la'tayis* – i migliori vanno al corso per piloti –, e a fare della Aeronautica un corpo d'élite, composto per lo più da giovani kibbutznik, figli di ebrei europei emigrati in Israele dopo la seconda guerra mondiale. Con il loro senso del dovere e la loro irriducibile risolutezza, costituivano la più formidabile arma di difesa dello Stato di Israele. Come disse una volta Ivry, il Cheyl Ha Avir era «la longa manus in grado di colpire i nostri nemici ovunque».

La loro capacità di realizzare quello che per altri sarebbe impossibile era stata dimostrata nell'operazione condotta nel 1976, a Entebbe, per liberare i passeggeri israeliani tenuti in ostaggio in un jet dell'Air France dirottato in Uganda. Grazie a un'eccellente raccolta di intelligence e a un preciso lavoro di pianificazione militare, gli israeliani avevano condotto un'operazione da manuale a oltre 3000 chilometri di distanza dal loro paese.

Il bombardamento del reattore Osirak nel 1981 e l'ancor più audace attacco aereo contro il quartier generale dell'Olp a Tunisi nel 1985 erano per me la riprova che gli israeliani non avrebbero esitato ad affidare alla loro forza aerea missioni che, per l'alta percentuale di rischio e di insuccesso, altri paesi non avrebbero neppure preso in considerazione.

Ma l'intercettazione di un aereo civile su un'aerovia civile era ben altra cosa. Un atto di pirateria più che di guerra. Precedenti io non ne conoscevo. Decisi di documentarmi e da uno studioso di affari israeliani venni a sapere che quello che si può considerare il primo dirottamento della storia dell'aviazione civile era stato condotto proprio dall'Aeronautica di Tel Aviv.

La mattina dell'11 dicembre 1954, un Dc-3 Dakota della Syrian Airways in volo tra Damasco e Il Cairo era stato intercettato da caccia israeliani e costretto ad atterrare all'aeroporto di Lidda, dove i cinque passeggeri e cinque membri dell'equipaggio erano stati presi in custodia dalle autorità locali. Gli israeliani avevano giustificato la loro azione dicendo che il Dc-3 era in volo, lungo la costa, in una zona proibita del loro spazio aereo. Ma passeggeri e membri dell'equipaggio avevano contraddetto la versione di Tel Aviv. Un americano a bordo del Dakota aveva testimoniato che l'incidente era avvenuto «circa 75 miglia al largo dalla costa, lontano dalle acque territoriali israeliane». L'americano non aveva avuto dubbi sulla natura dell'incidente: «Israele ha rapito l'aereo e i suoi passeggeri. È stato un atto di pirateria». Anche il pilota aveva negato di aver volato in prossimità delle acque territoriali di Tel Aviv. Alla maggior parte degli osservatori era risultato alla fine chiaro che si era trattato di una rappresaglia conseguente alla cattura, avvenuta quattro giorni prima, di cinque soldati israeliani in pattuglia lungo il confine con la Siria.

Lo stesso ministro degli Esteri israeliano Moshe Sharett aveva espresso la sua indignazione in una lettera al collega della Difesa, successivamente ripresa nei suoi diari: «Immagino che tu ti renda conto che non avevamo alcun diritto di intercettare l'aereo [...]. Non ho motivo di dubitare della veridicità di ciò che ha dichiarato il Dipartimento di Stato americano, secondo cui la nostra azione non ha precedenti nella storia [...]. A indignarmi e preoccuparmi è la grettezza e la miopia dei nostri leader militari. Costoro sembrano presumere che nei rapporti internazionali lo Stato di Israele possa – o addirittura debba – comportarsi secondo la legge della giungla». Ma l'indignazione di persone come Sharett non era bastata a impedire che quel tipo di operazioni venisse ripetuto.

Lo studioso da me consultato mi parlò di un episodio ben più grave avvenuto nel 1973, quando caccia israeliani ave-

vano intercettato e abbattuto un aereo passeggeri libico. Mi disse che la International Civil Aviation Organization (Icao) aveva condotto un'inchiesta sull'episodio e mi suggerì di chiedere copia del rapporto conclusivo. Chiamai il quartier generale dell'Icao in Canada, ma venni informato che quel rapporto era classificato «confidenziale» e quindi non era accessibile al pubblico. Scoprii però un libro che lo citava. L'autore mi disse di essersene procurato una copia grazie al Foia e di averla donata agli archivi dell'Università di Stanford, in California. Fu da lì che la ottenni anch'io.

Il Boeing 727 era atterrato all'aeroporto Benina di Bengasi alle 9:22 del mattino del 21 febbraio 1973. Aveva fatto rifornimento di carburante, sostituito l'equipaggio ed era pronto a ripartire per Il Cairo. Le previsioni del tempo parlavano di venti con forza di 30/40 nodi nella fase ascensionale, 100 nodi durante il volo di crociera e poi 30/50 nodi nella discesa sul Cairo.

Decollò alle 10:40. Poco più di un'ora dopo, il comandante – un francese quarantunenne di nome J. Bourges – osservò che i rilevamenti dal Cairo erano diversi da quelli che si aspettava. Alle 11:49, notò che qualcosa non andava con la sua bussola. «Non capisco più niente» disse sconcertato al copilota, il libico Ayad Nebdi Younis.

A quel punto il navigatore, il francese R. Nandin, si accorse di avere alle proprie spalle il lago Qarun e comunicò al pilota che l'aereo si trovava in una posizione diversa da quella prevista. Pur sconcertato, il capitano Bourges concluse che, se fosse stato fuori rotta, la torre del Cairo se ne sarebbe accorta e glielo avrebbe segnalato. Invece, proprio in quel momento stava sconfinando nel Sinai, all'epoca occupato da Israele.

Alle 11:54, la Difesa aerea israeliana si accorse, dai radar, che un aereo non identificato stava dirigendosi verso il golfo di Suez in direzione della base aerea di Bir Gafgafa. Furono subito allertati gli intercettori della difesa e vennero attivati due F-4 Phantom. Alle 11:56 i Phantom erano in volo. Alle 12:01 i piloti israeliani videro per la prima volta l'aereo libico e gli si avvicinarono da dietro per procedere nell'identificazione a vista. In quel momento il Boeing cominciò a scendere di quota. I due Phantom erano a meno di due miglia di distanza. Il caposquadriglia ordinò al suo numero due di posizionarsi dietro e a sinistra del velivolo, in modo da poter

osservare le sue reazioni. Lui si spostò invece in avanti, sistemandosi alla destra del Boeing, all'altezza dell'ala. Da lì lesse il nome della compagnia aerea stampato sulla fusoliera: Libyan Arab Airlines.

Alle 12:02, Cairo Controllo chiese all'equipaggio di fornire la sua posizione esatta. Il copilota, in quel momento ai comandi dell'aereo, rispose che avrebbe dovuto calcolarla.

«Che posizione abbiamo?» chiese Younis al comandante.

«Siamo lontani...»

«Eh?»

«Non siamo... eh, non è quella?» chiese Bourges, sempre più confuso. Solo allora si rese definitivamente conto di essere fuori rotta.

Alle 12:03 il copilota si accorse dei caccia, ma pensò che fossero quattro anziché due, e che appartenessero all'Aeronautica egiziana. In un inglese piuttosto stentato disse al pilota: «Ci sono quattro MiG dietro di noi».

Il pilota contattò immediatamente Il Cairo: «Immagino che ci siano dei problemi... abbiamo problemi con la bussola e ora abbiamo quattro MiG dietro di noi».

A quel punto il caposquadriglia si spostò più avanti, posizionandosi davanti all'ala destra – quella di tribordo – in linea con la cabina di pilotaggio. Younis, sul sedile di destra, gli stava a soli 12 metri di distanza e notò gli strani gesti del pilota del caccia. Rispose pure lui gesticolando. L'israeliano continuava a muovere l'indice verso il basso e indietro, in direzione di una pista aerea sottostante, ma il copilota non capiva.

Alle 12:04 il caposquadriglia si spostò in avanti di circa 500 metri e oscillò le ali tre o quattro volte. Era il segnale internazionale con cui si indicava un'intercettazione. Significava: seguitemi a terra. Mantenendo la stessa quota, inclinò poi l'ala sinistra in una virata di 20 gradi. Non vedendo alcuna reazione, si riposizionò a lato del Boeing. Di nuovo puntò il dito in basso e indietro, verso la base sottostante.

«Stiamo un po' troppo vicini eh?, vecchio mio. Ma tu non c'entri niente, ah?... Eh no, io quel linguaggio non lo capisco» disse il copilota facendo gesti con la mano che sembravano indicare in avanti.

Alle 12:06, l'israeliano, spazientito, si allontanò, virò di pochi gradi a sinistra e sparò una raffica di proiettili traccianti davanti al muso del Boeing.

«Che è?» chiese il pilota.
«Ah... proiettili traccianti» rispose il copilota.
«Eh?»
«Ho visto dei razzi, sir.»
Il caposquadriglia accelerò di nuovo, posizionandosi circa 50 metri davanti al Boeing e nuovamente oscillò le ali. Ma senza ottenere alcuna risposta. Allora virò stretto sulla destra per poi riavvicinarsi all'aereo libico da dietro. Quando raggiunse la sua stessa quota, da una distanza di 500 metri, sparò una raffica contro la punta dell'ala di tribordo con il suo cannoncino da 20 millimetri. Poi si allontanò, per tornare nuovamente all'attacco.
«Sta tornando, sta tornando» urlò il pilota del Boeing allarmato. In quell'istante, dal Phantom partirono tre rapide raffiche di cannoncino contro l'attacco dell'ala di tribordo.
«Che sta succedendo?» chiese il pilota.
«Ci hanno preso» rispose il copilota.
Il capitano contattò immediatamente Cairo Controllo:
«Cairo Control, LN 114... immagino... abbiamo seri problemi, abbiamo seri problemi... ci hanno, ah, sparato, siamo stati colpiti da un caccia, siamo stati colpiti da un caccia.»
Pochi secondi dopo, mentre dall'ala di tribordo cominciava a uscire una colonna di fumo grigio, il copilota si accorse finalmente della nazionalità del caccia:
«È un caccia israeliano. È un caccia israeliano!»
Il Boeing cominciò a perdere quota. Scendeva di 1500/2000 piedi al minuto. Dall'ala colpita le fiamme si propagarono nella cabina dei passeggeri. Toccando terra il velivolo esplose, disintegrandosi in mille pezzi sulla sabbia del Sinai. Delle 113 persone a bordo, solo 5 sopravvissero.
Nel pomeriggio dello stesso giorno, di fronte alla crescente indignazione internazionale, gli israeliani spiegarono di aver «forzato l'atterraggio» perché avevano temuto che l'aereo fosse carico di esplosivo e pilotato da un equipaggio di kamikaze. Ma in una conferenza stampa il pilota del Phantom ammise che, al momento dell'attacco, l'aereo libico stava tornando indietro, in direzione dell'Egitto, e che era stato colpito quando stava per riattraversare il canale di Suez.

Più tardi nella giornata, la radio israeliana fece una ricostruzione più dettagliata: «I nostri aerei hanno ripetutamente tentato di comunicare con l'aereo, ma senza ricevere risposta. I caccia hanno fatto tutti i segnali convenzionali che indicano

una richiesta di atterraggio. Il velivolo non ha risposto né a quelle richieste né ai proiettili traccianti, e solo allora è stato colpito».

Il 22 febbraio, il comandante della Aeronautica israeliana, generale Mordechai Hod, disse che l'interrogatorio preliminare del copilota e il debriefing degli altri sopravvissuti lasciavano pensare che i piloti dell'aereo libico avessero capito le intenzioni dei piloti israeliani e avessero visto la base aerea in cui si voleva che atterrassero. Ciò nonostante avevano deciso di ignorare gli ordini. «L'aereo divenne più sospetto quando si rifiutò di obbedire. Per oltre dieci minuti il pilota si è testardamente rifiutato di eseguire gli ordini nonostante sapesse perfettamente ciò che gli si chiedeva e quali erano le nostre intenzioni» disse il generale Hod.

«È assolutamente certo che il capitano avesse capito quello che gli si stava dicendo?» domandò un giornalista.

«Senza ombra di dubbio. Abbiamo interrogato – per quanto è stato possibile – il copilota, che è ricoverato in ospedale, e a suo dire avevano capito quello che volevamo. Stavano chiaramente cercando di scappare.»

Il governo israeliano emise un comunicato dichiarando che non c'era alcun dubbio che il pilota avesse visto i numerosi segnali di avvertimento, ma che si era rifiutato di rispondere e di obbedire. Il ministro Yisrael Galili aggiunse poi che i suoi piloti avevano «agito secondo tutte le regole in uso in queste situazioni e avevano fatto i segnali che indicano un'intercettazione. È difficile capire perché il pilota non abbia risposto agli spari di avvertimento provocando così l'incidente». Anche il ministro della Difesa Moshe Dayan asserì che la responsabilità della «tragedia» era del pilota e che, a suo parere, Israele non doveva pagare risarcimenti ai familiari delle vittime.

Nel frettoloso tentativo di giustificare il comportamento dei suoi piloti, le autorità israeliane caddero in ripetute contraddizioni. Dissero che i Phantom erano sufficientemente vicini al Boeing da poter fare segnali con le mani, ma sostennero che i loro piloti non si erano accorti che l'aereo era carico di passeggeri e non di esplosivo. Per giustificare quest'asserzione, il ministro della Difesa Dayan e il comandante dell'Aeronautica Hod spiegarono che tutti i finestrini del Boeing avevano le tendine abbassate. Ma l'indagine successivamente condotta da uno speciale team di investigatori della International Civil Aviation Organization dimostrò che l'affermazione era falsa.

«I passeggeri videro i caccia?» chiesero gli investigatori a Jean-Pierre Burdiat, uno dei sopravvissuti.

«Certamente. Eravamo tutti affacciati ai finestrini a guardare» rispose Burdiat dal suo letto dell'ospedale Beersheba.

«Durante l'intercettazione, alcune delle tendine dei finestrini erano per caso abbassate?»

«No. [*Gli israeliani*] mi hanno detto di dire che erano abbassate, ma non è vero.»

Dichiarazioni simili furono fatte anche da un altro sopravvissuto, il signor Elsterie, che stava seduto sul lato destro dell'aereo: nessuna tendina era abbassata e la maggior parte dei passeggeri aveva potuto osservare i caccia e riconoscere gli stemmi israeliani. «Rimanemmo ai nostri posti» disse «recitando il Corano.»

Naturalmente era possibile che, nella foga dell'intercettazione, il pilota del Phantom avesse semplicemente fatto una mossa sbagliata. Ma il rapporto della commissione investigativa della Icao faceva pensare che l'attacco non fosse stato accidentale. Gli israeliani avevano probabilmente avuto il sospetto che l'aereo fosse in missione di spionaggio e fosse volutamente andato fuori rotta per fotografare le istallazioni militari di Bir Gafgafa, proprio come successe dieci anni dopo ai sovietici con l'aereo coreano Kal 007. Vedendo poi che non rispondeva ai segnali, si erano convinti che c'era qualcosa di losco. «Il fatto che il pilota si rifiutava di obbedire ci ha spinti a forzarlo ad atterrare nel nostro territorio per scoprire che cosa stesse facendo in una zona così importante e delicata» ammise lo stesso comandante supremo della Aeronautica israeliana, generale Hod.

Che i servizi segreti un po' di tutto il mondo si servissero talvolta di aerei di linea per missioni di ricognizione fotografica era cosa risaputa. La Air France lo aveva fatto per conto dei servizi francesi nei voli sull'Europa orientale e, grazie a speciali macchine fotografiche ad alta risoluzione fornite dalla Cia, lo aveva fatto la stessa compagnia di bandiera israeliana El Al nei voli sul Medio Oriente. Insomma, con tutta probabilità, pur di non lasciarsi sfuggire il Boeing libico, gli israeliani avevano deliberatamente rischiato di abbatterlo. Esattamente quel che avrebbero fatto dieci anni dopo i sovietici con l'aereo coreano.

L'incidente dell'aereo della Libyan Arab Airlines dimostrava che in un paese in continuo stato di allerta, come era

Israele, spesso prima si sparava e poi si facevano domande. A confermare la propensione israeliana all'intercettazione di aerei civili c'era anche un altro episodio, che ricostruii grazie ai giornali dell'epoca.

Il 10 agosto 1973, appena sei mesi dopo l'abbattimento del Boeing libico, un Caravelle della Middle East Airlines fu intercettato da due caccia israeliani e costretto ad atterrare in una base militare in Israele. Anche questa volta fu un errore. Ma di natura diversa. Il piano degli israeliani era effettivamente quello di intercettare un aereo e farlo atterrare sul proprio territorio. In una conferenza stampa, lo stesso ministro della Difesa Moshe Dayan ammise di aver ordinato l'operazione per catturare il dottor George Habbash, leader del Fronte popolare per la liberazione della Palestina. Solo che i suoi caccia avevano sbagliato bersaglio.

L'intelligence israeliana era venuta a sapere che Habbash e il suo vice avrebbero preso a Beirut il volo 006 della Iraqi Airways che da Londra andava a Bagdad, facendo tappa prima a Vienna e poi nella capitale libanese. Quel giorno il volo subì un forte ritardo a Vienna. Per venire incontro ai passeggeri in attesa in Libano, la Iraqi Airways decise di noleggiare un Caravelle della Middle East Airlines per il tratto Beirut-Bagdad. Ma il Caravelle doveva essere preparato per il decollo e finì col partire quasi alla stessa ora in cui decollò il volo 006, nel frattempo arrivato da Vienna. Poiché i due aerei volavano sulla stessa aerovia, gli israeliani si sbagliarono e intercettarono quello della Middle East Airlines.

Dopo aver costretto all'atterraggio il Caravelle in una base militare nei pressi di Haifa, gli agenti dei servizi di sicurezza israeliani identificarono, perquisirono e interrogarono i 74 passeggeri e i 7 membri dell'equipaggio, alla ricerca disperata di George Habbash. Ma il leader palestinese aveva deciso di aspettare il volo 006 e, ignaro di tutto, era salito sull'aereo decollato poco dopo quello intercettato.

Le autorità israeliane non presentarono le loro scuse. Anzi. «Non ci sono state vittime» disse il ministro della Difesa Dayan. «Quello che è successo è molto semplice: non abbiamo preso il bersaglio che volevamo.» «La maggior parte degli israeliani» scrisse il corrispondente del «New York Times» l'11 agosto «sembra condividere l'opinione di quell'ex diplomatico israeliano che ha detto: "Siamo stati solo sfortunati. Non dobbiamo chiedere scusa a nessuno".»

Nakdimon aveva scritto nel suo *First Strike* che per stu-

diare un possibile intervento il generale Ivry si era rivolto al capo del dipartimento «Operazioni» dell'Aeronautica, un colonnello di cui non aveva fatto il nome. Per averlo, mi rivolsi ad alcuni ex ufficiali della Us Air Force che sapevo ben introdotti negli ambienti dell'Aeronautica israeliana. Ne trovai quattro che conoscevano il colonnello in questione. Si chiamava Ran Goren.

Da quel che mi dissero gli ufficiali americani, e da documenti ottenuti dal Pentagono grazie al Foia, appresi che Goren era all'epoca uno degli astri nascenti del Cheyl Ha Avir. Nel 1973 era stato nominato capopilota di una squadriglia di Phantom. Durante una missione nella Guerra dello Yom Kippur, il suo F-4 era stato colpito ed era stato costretto a eiettarsi. Era però atterrato in territorio israeliano e il giorno dopo aveva ripreso a volare. Dopo una rapida carriera, era stato promosso capo del dipartimento «Operazioni», carica che solitamente portava al vertice dell'Aeronautica.

Goren era il tipico prodotto della Chayl Ha Avir, pieno di energie e ricco di iniziativa. «Voi americani avete eccellenti capacità tecnologiche, ma siete lenti nell'imparare a sfruttarle al massimo» disse una volta a un collega statunitense. «Noi israeliani invece siamo in grado di servirci di quello che l'America produce in modo più rapido e più creativo.» Quest'entusiastico pragmatismo non toglieva nulla alla sua umanità. «Goren era un tipo amichevole» mi disse un americano che lo aveva frequentato. «Sicuramente più estroverso e aperto di Ivry.» Amava anche lo sport, in particolare la pallacanestro. «Teneva sempre la palla un po' troppo a lungo, e la precisione del suo tiro a canestro non era eccezionale, ma in campo era difficile trovare qualcuno che si impegnasse più di lui» ricordò qualcuno che aveva giocato con lui.

Sia Goren che Ivry avevano i loro uffici nel complesso del ministero della Difesa, il cosiddetto Kirya. Di norma si incontravano almeno una volta al giorno. Era Goren a lasciare il suo piccolo ufficio, decorato con fotografie della squadriglia di Phantom che aveva comandato, e a recarsi al piano in cui stava Ivry. L'ufficio di Ivry era una stanza di circa venticinque metri quadri, in fondo alla quale c'era una mezza dozzina di sedie per gli ospiti. Non c'erano tappeti, e la scrivania era grande ma non imponente. Alle pareti c'erano solo modellini e fotografie di aeroplani, souvenir di una lunga e intensa carriera di aviatore. Fu lì, durante uno di quegli incontri, che

Ivry doveva aver informato il suo subordinato delle intenzioni di Begin.

Nell'intero Cheyl Ha Avir, Ivry e Goren erano i soli a conoscere le intenzioni di Begin. E tali rimasero. Tutti i documenti interni usciti dai loro uffici furono scritti in codice e nessuno degli ordini specificava la natura della missione. Persone diverse furono messe a lavorare su aspetti diversi. Alla fine del 1979, alcuni piloti cominciarono a fare voli di prova, manovre ed esercitazioni per una missione di cui ignoravano l'obbiettivo finale. «Gli ordini erano segretissimi. Arrivavano in fogli scritti a mano, senza data e senza firme di autorizzazione» mi spiegò Nakdimon. «Ai piloti era detto solo che dovevano addestrarsi in voli lunghi per una missione particolare.»

L'undicesimo comandamento era «non dire niente a nessuno». Il che non era difficile. «L'Aeronautica israeliana era altamente compartimentalizzata e operava adottando misure di sicurezza estremamente rigide» mi disse un ex addetto militare Usa a Tel Aviv. «Non sarebbe stato troppo difficile portare a termine missioni segrete, all'insaputa di tutti. Se c'era una buona ragione per tenerle segrete, sarebbero riusciti a mantenerle segrete.»

In quei primi voli di prova, i piloti cominciarono a lavorare su vari aspetti specifici: navigazione senza supporto esterno, volo radente, rapido disimpegno sotto minaccia nemica. Erano tutte manovre che sarebbero state certamente utili per un futuro bombardamento del reattore Osirak, al quale, secondo Nakdimon, si stavano preparando. Ma erano pertinenti anche a un'intercettazione dell'aereo che trasportava l'uranio arricchito in Iraq.

Quella fornitura incombeva, sempre più vicina e sempre più minacciosa. Begin sapeva che la prima spedizione sarebbe avvenuta nel corso del 1980. E nonostante non sapesse quanto uranio la Francia intendesse inviare, i suoi esperti gli avevano detto che agli iracheni ne sarebbero bastati solo 20 chili, meno di due cariche dell'Osirak, per produrre una bomba come quella di Hiroshima. Se quei 20 chili fossero arrivati a Tuwaitha, per gli iracheni fabbricare una bomba sarebbe stata semplicemente una questione di tempo.

A quel punto la scelta era semplice: si poteva ignorare il pericolo nella speranza che in qualche modo svanisse da solo – come avevano fatto molti ebrei negli anni '30 –, oppure affrontarlo da «Ebreo Combattente» e, seguendo l'esempio di

Davide, raccogliere la sfida di Saddam come Davide aveva raccolto quella di Golia.

Davide disse a Saul:

«Il tuo servo andrà a combattere con questo Filisteo... Il tuo servo custodiva il gregge di suo padre e veniva talvolta un leone o un orso a portar via una pecora dal gregge. Allora lo inseguivo, lo abbattevo e strappavo la preda dalla sua bocca. Se si rivoltava contro di me, lo afferravo per le mascelle, l'abbattevo e lo uccidevo. Il tuo servo ha abbattuto il leone e l'orso. Codesto Filisteo non circonciso farà la stessa fine di quelli, perché ha insultato le schiere del Dio vivente.»

Begin era sopravvissuto al carcere sovietico, aveva cacciato gli inglesi e sconfitto gli arabi. Non si era mai tirato indietro. Come Davide, non avrebbe avuto alcun obbligo di raccogliere la sfida. Nessuno avrebbe potuto rimproverarlo se non lo avesse fatto. Ma se Davide non avesse deciso di farsi avanti e affrontare Golia, i filistei avrebbero avuto il sopravvento e gli ebrei sarebbero divenuti loro schiavi. Con Saddam sarebbe potuto succedere lo stesso.

Davide disse al Filisteo:

«Il Signore ti farà cadere nelle mie mani. Io ti abbatterò e staccherò la testa dal tuo corpo e getterò i cadaveri dell'esercito filisteo agli uccelli del cielo...». Appena il Filisteo si mosse avvicinandosi incontro a Davide, questi corse prontamente al luogo del combattimento incontro al Filisteo. Davide cacciò la mano nella bisaccia, ne trasse una pietra, la lanciò con la fionda e colpì il Filisteo in fronte. La pietra si infisse nella fronte di lui che cadde con la faccia a terra.

Così Davide ebbe il sopravvento sul Filisteo con la fionda e con la pietra.

XIX

> Una nazione schiavizzata, dispersa, vinta,
> decimata e sull'orlo del precipizio, può
> ribellarsi al proprio destino e rinascere.
> Pochi contro molti. Deboli contro forti.
> Perseguitati, isolati, disertati, abbandonati.
>
> *Menahem Begin in* La rivolta: storia dell'Irgun

Anche a Begin sarebbero potute bastare una fionda e una pietra. Con un'operazione come quella che durante la seconda guerra mondiale aveva permesso agli americani di eliminare il loro Golia, l'ammiraglio Isoroku Yamamoto, comandante della flotta imperiale e massimo stratega navale giapponese. Nel 1943, l'intelligence americana era venuta a sapere che a una certa ora l'ammiraglio avrebbe preso un certo aereo, e avrebbe percorso una certa rotta. Sulla base di quelle informazioni, il comando Usa aveva pianificato un agguato aereo. Una squadriglia della Us Air Force era stata inviata a intercettare il velivolo e l'aveva abbattuto sopra il Pacifico. Begin avrebbe potuto fare lo stesso con l'aereo che avrebbe trasportato l'uranio. Un missile sarebbe potuto essere la sua pietra.

Un'operazione del genere avrebbe richiesto di essere a conoscenza del giorno, dell'ora del volo e del tipo di velivolo usato per il trasporto dell'uranio. Per quel che riguardava la rotta, studiando una mappa delle aerovie internazionali dell'epoca mi accorsi che per andare da Marsiglia a Bagdad un aereo non avrebbe avuto molte scelte. Avrebbe preso l'aerovia Upper Ambra 3, che da Marsiglia porta all'isola d'Elba, e da lì avrebbe imboccato la Upper Ambra 1. Avrebbe costeggiato la costa tirrenica sulla Ua-1, poi avrebbe continuato sulla stessa aerovia fino a Creta. A quel punto avrebbe potuto puntare a sud, verso Il Cairo, oppure a nordest, verso Beirut.

L'intercettazione avrebbe dovuto essere pianificata il più lontano possibile dalla costa israeliana. Per evitare che qualcuno la potesse associare al Cheyl Ha Avir. Il punto ideale sarebbe stato a sud della Grecia, tra la Calabria e Creta, un tratto di mare aperto senza una significativa copertura radar. Ma per assicurarsi di avere sotto tiro il bersaglio giusto, gli intercettori avrebbero dovuto procedere all'identificazione a

vista. La scelta delle coordinate del punto di intercettazione sarebbe dunque dipesa dall'orario di decollo del velivolo da colpire. Poiché, a causa del caldo, i voli estivi per Bagdad partivano solitamente nel tardo pomeriggio per atterrare di notte, e dato che occorreva agire prima che calasse il buio, sarebbe stato necessario prendere in considerazione anche la possibilità di un attacco in un punto più vicino alla Francia.

Il tratto Marsiglia-Elba-Roma era da escludere. Troppo battuto dal traffico commerciale e troppo ben coperto dai radar. Il punto più adatto era nel Basso Tirreno. Certo, si sarebbe dovuto operare nello spazio aereo italiano, ma dare un grattacapo agli italiani, in fondo, sarebbe stato quasi un piacere aggiuntivo. Non si poteva infatti dimenticare che erano, assieme ai francesi, la causa del problema. Il Basso Tirreno aveva il vantaggio di essere uno dei punti deboli della Difesa aerea italiana, perché tutti i radar italiani erano puntati a nord e a est, nella direzione dei paesi del blocco comunista. Era inoltre una zona sempre affollata da aerei militari americani, identici ai Phantom israeliani, con il vantaggio addizionale di essere considerata «free-block», un blocco di cielo cioè in cui qualsiasi aereo rilevato era automaticamente classificato amico. Una volta scoperti giorno e orario del trasporto, gli intercettori israeliani avrebbero dunque potuto «appostarsi» a sud di Ponza, senza correre eccessivi rischi di esser visti o riconosciuti dai radar italiani.

Con tutta probabilità a effettuare il trasporto sarebbe stato un aereo iracheno, cioè appartenente a un paese in guerra con Israele, quindi legittimo obbiettivo di un attacco preventivo. E, in ogni caso, a bordo ci sarebbero state solo una mezza dozzina di persone – niente in confronto all'intera popolazione israeliana, la cui vita sarebbe stata in pericolo se l'Iraq avesse acquisito la bomba.

C'era naturalmente la possibilità che sull'aereo ci fossero anche alcuni ingegneri francesi, ma non si sarebbe trattato di vittime innocenti. Decidendo di aiutare l'Iraq a costruire la bomba, quei francesi si erano resi complici di chi pianificava un nuovo olocausto. Come ebbe modo di dire il generale Ivry dopo il bombardamento dell'Osirak: «Non glielo abbiamo chiesto noi [*di andare a Bagdad*]. Li abbiamo avvisati e abbiamo chiesto ripetutamente ai loro leader di richiamarli a casa. Rifiutandosi di farlo, si sono automaticamente schierati dalla parte dei terroristi e qualsiasi cosa gli sia successa, se la sono voluta».

A detta di Nakdimon, alla fine del dicembre 1979, gli israeliani mobilitarono una forza mista di cacciabombardieri Skyhawk e Phantom per una missione segreta. L'A-4, altrimenti detto Skyhawk, era un cacciabombardiere piccolo e compatto che garantiva minima visibilità ai radar nemici e un'ottima manovrabilità. Il suo punto debole era la velocità. Non andava oltre Mach 0,9. L'F-4E Phantom era un ottimo intercettore, con una velocità massima supersonica oltre i Mach 2. A parte la velocità, l'altro vantaggio che aveva sullo Skyhawk era dato dal Tesoe, un sistema di telecamera telescopica che aiutava il pilota a identificare il bersaglio a distanza. Era però molto più grande dell'A-4, quindi più visibile ai radar.

Oltre a questi due velivoli, l'Aeronautica israeliana aveva in dotazione due altri caccia utilizzabili per un'intercettazione: l'F-15 Eagle, un caccia americano ottimizzato per il combattimento aereo, e il Kfir C-2, il caccia *made in Israel* ispirato al Mirage V, che aveva un'eccellente manovrabilità, un'ottima capacità di cabrata e toccava i Mach 2,3.

Esperti da me consultati mi spiegarono che, per un'operazione simile a quella che aveva portato all'abbattimento dell'aereo dell'ammiraglio Yamamoto, usare un solo velivolo sarebbe stato troppo rischioso. Il più banale guasto avrebbe potuto mettere a repentaglio l'intera missione. Sarebbero stati quindi necessari almeno due caccia per la vera e propria intercettazione, più un altro paio con funzione di supporto in caso di emergenza per distrarre o confondere la Difesa aerea italiana. I due intercettori sarebbero stati armati con missili aria-aria. La scelta sarebbe potuta ricadere su un missile di breve gittata a raggi infrarossi, come l'americano Sidewinder o l'israeliano Shafrir 2, oppure su uno di media gittata a guida radar, come il francese Matra R-530 o il più sofisticato Sparrow Aim 7 F. Oppure gli israeliani avrebbero potuto optare per un missile preparato per l'occasione.

Doveva essere un'operazione «lancio e fuga», che non doveva lasciare tracce. In altre parole un attacco a sorpresa che non desse il tempo al pilota dell'aereo colpito di lanciare Sos via radio. «Per un'operazione del genere – se l'obbiettivo è di abbattere un aereo commerciale con quello che nel gergo si chiama "instant kill" – la logica è di optare per la testata più grossa e potente» mi spiegò un esperto missilistico americano. «Un missile come il Sidewinder sarebbe stato troppo poco potente. Molto meglio uno Sparrow: uno Sparrow ce l'avrebbe fatta.»

Sidewinder o Sparrow che fosse, l'intercettore avrebbe dovuto lanciare da poche miglia di distanza e quindi, tra andata e ritorno, avrebbe dovuto volare per 6000 chilometri. Sorgeva la questione dell'autonomia di volo. Nessuno dei quattro caccia a disposizione aveva sufficiente autonomia per un volo da Israele al mar Tirreno e ritorno. Ma da una rapida ricerca sulle caratteristiche dei caccia israeliani, appresi che il problema distanza non era insormontabile. Tutti quei caccia erano infatti rifornibili in volo. E Tel Aviv possedeva vari Boeing 707 convertiti in aereicisterna, che avrebbero potuto provvedere al rifornimento nel corso della missione.

Nel suo libro, Nakdimon aveva scritto che durante i voli di addestramento effettuati segretamente tra la fine del 1979 e l'inizio del 1980 ai piloti degli Skyhawk e dei Phantom era stato richiesto di impratichirsi proprio dei rifornimenti in volo. La stessa cosa l'avevo letta in un passo di un altro libro sul bombardamento dell'Osirak scritto dall'ex pilota Eliezar Cohen: «David Ivry [...] insistette perché i piloti imparassero alla perfezione tutte le tecniche del rifornimento in volo in cielo nemico».[1] Eppure nel giugno del 1981, quando si era trattato di andare a bombardare il reattore, il rifornimento in volo non era risultato necessario. E non era stato fatto.

Tutti gli esperti con cui avevo parlato – Macidull compreso – mi avevano detto che un'intercettazione in volo nel mezzo del mare era impossibile da eseguire senza il supporto di una qualche «piattaforma elettronica» con funzioni di comando, controllo e comunicazione. Come avrebbero potuto averla gli israeliani, a 3000 chilometri da casa? Dai tracciati radar del giorno dell'incidente, sapevo di quella strana traccia rilevata dal centro di Poggio Ballone che volava in circolo ad alta quota, caratteristica tipica dell'aereo da Sig-Int. Sarebbe stata una posizione perfetta per rilevare un velivolo arrivato da Marsiglia lungo il corridoio Upper Ambra 3 e immessosi all'altezza dell'isola d'Elba sull'Upper Ambra 1, l'aerovia che porta a Ponza. Poteva esser quella la piattaforma elettronica?

Un giornalista della rivista militare «Jane's» mi diede il nome di Martin Streetly, autore di *Airborne Electronic Warfare*, dicendomi che era uno dei massimi esperti mondiali di

[1] *Il cielo non è il limite* è stato pubblicato in Israele nel 1990 da Ma'ariv.

guerra elettronica. Da Streetly venni a sapere che l'Aeronautica israeliana aveva in dotazione alcuni Boeing 707 convertiti in «piattaforme elettroniche volanti» in grado di svolgere funzioni di comando, controllo e comunicazione. Uno di questi era stato già utilizzato come posto di comando aereo per la missione di Entebbe.

Maestri nell'arte del sotterfugio bellico, gli israeliani si erano assicurati che quei Boeing apparissero del tutto simili a qualsiasi modello civile. La loro fusoliera era stata dipinta di due colori, bianco e argento, con una striscia blu scuro lungo i finestrini, naturalmente senza alcuno stemma militare. Uno di quei Boeing da Sig-Int non avrebbe insomma avuto problemi ad attraversare lo spazio aereo italiano spacciandosi per un volo charter. «L'unica cosa che distingue un 707 adattato a Sig-Int da un 707 per il trasporto passeggeri è lo spiegamento di antenne sotto il ventre. Ma in volo nessuno lo può vedere» mi informò Streetly.

Pur avendo l'apparenza di innocui aerei da trasporto passeggeri, quei Boeing innocui non lo erano affatto. A bordo avevano strumentazioni del tutto simili a quelle degli aerei-spia americani Rc-135 che la Usaf aveva nella base greca di Hellenikon. C'era il sistema di Signal-Intelligence El/L-8300 in grado di fornire informazioni strategiche e tattiche; c'era una stazione di controllo operativo e una di Communications-Intelligence, in grado di intercettare i canali radio del traffico aereo civile, svolgere opera di sorveglianza e rilevamento, e fare calcoli di triangolazione per stabilire le coordinate precise di qualsiasi aereo.

Il compito principale di un Boeing Sig-Int sarebbe stato il monitoraggio della Difesa aerea italiana. «Quel tipo di operazione implica la necessità di avere un'idea precisa di ciò che succede tutto intorno e la capacità di monitorare un'area estesa dello spazio aereo, in modo da poter rilevare l'eventuale attivazione di intercettori nemici» mi spiegò Streetly, a cui parlai soltanto di una generica missione di intercettamento in cielo nemico. «I ricevitori del sistema di Electronic-Intelligence hanno il compito di captare i radar della difesa aerea e accorgersi se e quando vengono attivati o puntati nella direzione giusta, mentre il sistema di Communications-Intelligence, oltre a monitorare il traffico commerciale, può intercettare le trasmissioni radio tra i controllori di terra e gli eventuali intercettori ostili.»

Posizionandosi a nord del punto prescelto per l'attacco, a

fianco della Corsica, un Boeing Sig-Int avrebbe senza dubbio potuto rilevare il bersaglio intercettando i suoi segnali radar oppure monitorando le frequenze radio del traffico aereo civile. Poi avrebbe potuto segnalarne l'arrivo agli intercettori con un codice prestabilito. «Quando si vuole fare un'intercettazione l'essenziale è di non esser visti, e quindi si deve cercare di non trasmettere segnali né radar né radiofonici» mi spiegò Streetly. «Tutto è naturalmente più difficile, ma i modi di farlo ci sono. Anziché comunicare a parole, si usano segnali secondo un codice prestabilito. Un click su una certa frequenza radio può voler dire qualcosa, due click qualcos'altro.» Dovendo mantenere il silenzio radio, l'aereo Sig-Int non avrebbe però potuto dare la rotta di intercettazione ai caccia. Per l'attacco, gli intercettori avrebbero dovuto servirsi dei radar di bordo.

Per ammissione dello stesso Nakdimon, nel febbraio del 1980 quella del bombardamento dell'Osirak non era l'unica ipotesi su cui Ivry e Goren stavano lavorando. «In quel mese, il comandante dell'Aeronautica fu in grado di dare una dimostrazione al ministro della Difesa e al capo di Stato Maggiore» aveva scritto l'ex portavoce di Begin. «Al termine di quella dimostrazione, Weizman ordinò che si continuasse a lavorare sulle altre alternative, ma espresse l'opinione che un attacco con aerei da combattimento era l'opzione più realistica.»

Il 2 marzo, Begin ricevette il rapporto della Commissione Yariv sulle possibili conseguenze di un bombardamento del reattore. Chirurgico o non-chirurgico – riportò Yariv –, un bombardamento avrebbe alienato l'opinione pubblica di tutto il mondo, avrebbe esposto Israele all'accusa di voler sabotare il processo di pace, avrebbe provocato il rischio di una sospensione degli aiuti americani e forse addirittura avrebbe potuto scatenare una guerra, unificando l'intero mondo arabo dietro all'Iraq. Insomma i rischi sarebbero stati altissimi. Tali da suggerire l'adozione di un'opzione alternativa come l'intercettazione e l'abbattimento dell'aereo che avrebbe trasportato l'uranio?

Per la riuscita di un piano del genere, sarebbe stato essenziale agire di sorpresa e, leggendo l'autobiografia di Begin, scoprii che, quando era a capo dell'organizzazione clandestina Irgun, non aveva fatto che esaltare i pregi di quello che definiva «il massimo utilizzo del fattore sorpresa». Entebbe gli aveva poi definitivamente dimostrato che l'operazione che

nessuno si aspetta è quella con maggiori probabilità di successo. Altra grande virtù del piano sarebbe stata la sua audacia. Nessuno avrebbe mai sospettato un'intercettazione. Gli iracheni e i francesi avrebbero forse pensato di prendere precauzioni contro una qualche forma di sabotaggio, una bomba, ad esempio, ma non certo un missile. E anche l'audacia era virtù prediletta da Begin. Insomma, nella logica di un uomo come lui non ci sarebbe potuto essere un piano migliore.

Ero però convinto che uno stratega militare americano o francese avrebbe considerato troppo rischiosa, anzi ai limiti della follia, l'idea di abbattere un aereo commerciale nel mezzo del Tirreno. Come aveva fatto il primo ministro israeliano a convincere i leader militari a pianificare un'operazione del genere? La risposta me la diedero i libri di uno studioso israeliano di tattiche e strategie militari. Lì scoprii che, contrariamente a quello che aveva osservato Karl von Clausewitz, secondo il quale i comandanti militari tendono sempre a prendere in considerazione lo scenario peggiore, gli israeliani credevano, paradossalmente, che le probabilità di successo di un'operazione fossero direttamente proporzionali ai suoi rischi e alla sua improponibilità. Era il solito teorema di Entebbe.

Per ridurre i rischi al minimo, gli israeliani avrebbero comunque cercato di ottenere tutte le informazioni possibili sui radar della Difesa aerea italiana che coprivano il mar Tirreno. Il che, a dire di Streetly, poteva esser fatto solo mettendoli alla prova. «Nel pianificare e preparare un'operazione del genere, sono necessarie due cose: raccogliere informazioni di Signal-Intelligence sulle capacità della difesa radar nemica e familiarizzare i piloti col terreno in cui dovranno operare» mi spiegò l'inglese. «Per risolvere il primo problema bastano alcune missioni di ricognizione di aerei Sig-Int civili con il compito di violare lo spazio aereo in questione e monitorare il sistema radar, per valutare la qualità e i tempi della sua performance e individuare eventuali buchi nella copertura. Per far fronte al secondo, occorre invece inviare i caccia stessi perché si familiarizzino con la zona in questione e individuino alcuni punti di riferimento che possano aiutarli in una missione in cui non è previsto aiuto esterno nella navigazione.»

Improvvisamente capii a che cosa poteva essere attribuita quell'insolita attività di aerei sconosciuti registrata nell'Italia meridionale nei mesi di maggio e giugno del 1980, subito

prima dell'incidente di Ustica. All'epoca gli italiani avevano pensato che fossero aerei libici, ma non erano mai riusciti ad accertarlo. Con tutta probabilità, si trattava invece di aerei israeliani che attivavano la rete della Difesa aerea per stabilirne le capacità e i tempi di reazione.

Era un altro importante indizio che confermava lo scenario israeliano. Quello che però non riuscivo a credere era che nessuno in Israele si fosse opposto a un'azione così rischiosa, se non folle. E se qualcuno si era opposto, come mai dopo il suo tragico fallimento non aveva parlato? Rigirai questa mia domanda a Galileo, a cui nell'occasione confidai il mio sospetto sugli israeliani.

«Non conosci gli israeliani» mi disse. «Quando si tratta della sicurezza nazionale del paese, dimenticano ogni differenza politica. Si chiudono a riccio e innalzano un muro di silenzio. E non c'è nulla che possa penetrarlo o sgretolarlo. Non troverai mai una "gola profonda" che abbia partecipato a un'operazione clandestina di quella portata e sia disposta a parlarne senza l'approvazione dei suoi superiori. Scordatelo.»

Galileo non poteva essere più categorico di così. Decisi comunque di analizzare meglio la vita politica in Israele nel periodo immediatamente precedente a Ustica e scoprii che, appena un mese prima della tragedia, il ministro della Difesa e padrino dell'Aeronautica israeliana, Ezer Weizman, si era dimesso dal governo. Il 25 maggio 1980, all'apertura della riunione del gabinetto, Weizman aveva chiesto la parola. Con estrema calma, ma con piglio deciso, aveva letto una breve dichiarazione. Era stato estremamente conciso. Signori, io mi dimetto – in pratica aveva detto. Poi aveva lasciato la riunione. Nove ore dopo, alle 18:00, il suo aiutante di campo aveva presentato la formale lettera di dimissioni al premier.

> Signor primo ministro: con la presente do le dimissioni dal suo governo. La mia decisione non dovrebbe sorprenderla, dato che da qualche tempo a questa parte abbiamo discussioni sincere [...]. Le ho spiegato che la distanza tra le nostre posizioni stava aumentando [...]. Mi sono accorto che le nostre strade stavano gradualmente divergendo e che presto non sarei stato più in grado di prestar servizio nel suo governo. Ora sono giunto a questa conclusione ed è arrivato il momento per me di lasciare.

Begin aveva avuto difficoltà a sostituire Weizman. La sua poltrona era ambita sia dal ministro degli Esteri Itzhak Shamir che dal ministro dell'Agricoltura Ariel Sharon. Il premier avrebbe preferito il primo, ma Sharon aveva minacciato le dimissioni dal governo se la Difesa fosse andata a Shamir. E, dopo Weizman, Begin non poteva permettersi di perdere anche Sharon. Alla fine, il 1° giugno 1980, Begin aveva annunciato la sua decisione di assumere a interim il dicastero della Difesa. In questo modo – mi resi conto – il primo ministro sarebbe stato in grado di assumere anche il controllo diretto di un eventuale attacco contro l'aereo che trasportava l'uranio in Iraq. E non avrebbe avuto bisogno di convincere nessun altro dell'opportunità di quell'operazione.

Le dimissioni di Weizman avevano sorpreso un po' tutti. Nonostante l'insoddisfazione di Weizman fosse nota, nessuno pensava che si sarebbe dimesso, che potesse abbandonare il ministero proprio quando la battaglia sul budget richiedeva una presenza autorevole alla Difesa. «Lo scontro con il ministro delle Finanze sui tagli al budget della Difesa aveva senza dubbio ragion d'essere,» disse un ex funzionario del governo Begin da me consultato «ma dietro alle dimissioni di Weizman c'era molto di più.»

Negli archivi della Columbia University trovai il testo di un'intervista concessa da Weizman subito dopo le dimissioni.

Alla domanda come mai non avesse cercato di risolvere i problemi dall'interno, l'ex ministro aveva risposto: «Quando non si è al 100 per cento d'accordo con quello che fa il comandante della nave, si deve decidere su quali questioni si è disposti a scendere a compromessi. Io sono sceso a compromessi su varie cose... ma goccia dopo goccia il vaso si è riempito, fino a traboccare».

Non era stata una decisione facile, aveva tenuto a sottolineare: «Non auguro a nessuno di dover passare quello che ho passato io in queste ultime settimane. Per chi, come me, ha servito nelle nostre forze militari da quando aveva diciotto anni e ha raggiunto l'apice della carriera, è duro dover decidere che per sentirsi in pace con se stessi, per potersi guardare allo specchio, è necessario rinunciare al proprio lavoro [...]. Non mi faccio illusioni. Questa decisione potrebbe significare la fine della mia carriera politica. È un fatto che ho preso in considerazione».

Ma quale questione poteva essere risultata così delicata e così importante da spingere Weizman a lasciare? Che cosa avrebbe potuto rendergli impossibile di guardarsi allo specchio? Era forse il piano di intercettazione dell'aereo che trasportava l'uranio in Iraq? Certamente, se Weizman fosse stato contrario a quell'idea, l'unica via di uscita per un uomo del suo patriottismo e della sua lealtà era quella di prendere le distanze dal governo. In modo da non essere coinvolto nell'operazione, senza però metterne a repentaglio il successo.

A questo proposito mi venne in mente la reazione, cinque mesi dopo, del viceprimo ministro Yigael Yadin all'annuncio di Begin di voler bombardare il reattore Osirak. Nel suo *First Strike*, Nakdimon aveva riportato il resoconto di Yadin di un breve tête-à-tête privato con Begin:

> Gli dissi che [...] avrei lasciato il governo se avesse deciso di bombardare il reattore. Aggiunsi che non intendevo essere «intrappolato» nel governo fino al momento dell'operazione. Volevo lasciare il governo in modo da non causare danni né all'operazione né a me stesso. Precisai che non volevo dimettermi un giorno o due prima dell'operazione, perché si sarebbero immediatamente collegate le due cose...
>
> Gli dissi che avremmo dovuto trovare un modo. Magari avremmo potuto collegare le dimissioni alla questione degli insediamenti nei territori occupati, cosa a cui io e il mio partito ci opponevamo [...]. Così nessuno avrebbe sospettato nulla.

Il mio sospetto era che nel maggio del 1980 Ezer Weizman avesse fatto la stessa cosa. Lo scontro sul budget, come gli insediamenti nel caso di Yadin, potevano essere stata solo una scusa per mascherare la vera ragione: la sua opposizione all'intercettazione di un aereo civile nelle acque territoriali di un paese amico.

Una persona che si era opposta al piano, pensavo dunque di averla trovata in Weizman, e a quel punto mi domandai se valesse la pena tentare un faccia a faccia. Andare in Israele non mi pareva una buona idea, ma avrei potuto incontrarlo negli Usa. Dopo aver ottenuto dalla Knesset il suo numero di casa, chiamai Weizman e gli chiesi se aveva in programma un viaggio negli Usa. L'ex ministro della Difesa rispose affermativamente e mi suggerì di contattarlo a New York. Ma, quando si trattò di farlo, mi bloccai. Se Weizman avesse ne-

gato tutto e poi fosse tornato in Israele a informare chi di dovere? Non solo l'Aeronautica avrebbe potuto insabbiare il tutto ancora di più, ma il Mossad sarebbe venuto a conoscenza della mia inchiesta. Con tutte quelle misteriose morti apparentemente collegate a Ustica, non riuscivo a non preoccuparmi per la mia incolumità.

Tra dubbi e preoccupazioni, chiamai nuovamente Galileo.

«Non hai nulla da guadagnare da un faccia a faccia con Weizman» mi disse. «Con ogni probabilità non otterresti niente mentre metteresti in allerta gli israeliani.»

«Se dovessero venire a sapere di me, correrei dei rischi?»

«Niente di grave» rispose lui minimizzando. «Non verrebbero certo a ucciderti. Un giornalista non lo uccide più nessun servizio segreto occidentale, neppure il Mossad.»

«Può darsi,» insistetti «ma se venissero a sapere della mia inchiesta, come pensi che reagirebbero?»

«Innanzitutto cercherebbero di scoprire che cosa sai. Probabilmente invierebbero qualcuno, magari un giornalista, a parlarti. Il secondo passo sarebbe quello di metterti sotto sorveglianza.»

In quell'istante mi ricordai di alcuni insoliti rumori di sottofondo che da tempo disturbavano la linea telefonica di casa e di un disturbo ancor più curioso che avevo avuto: componendo un numero, avevo la comunicazione, ma una ventina di secondi dopo sentivo ricomporre lo stesso numero e poi ricevevo il segnale di occupato. In pratica mi era impossibile avere una qualsiasi conversazione. Avevo chiamato la Società dei telefoni di New York e mi era stato detto che il problema dipendeva dalla mia linea, non dalla centralina. «È possibile che le abbiano messo il telefono sotto controllo» mi aveva detto il tecnico venuto per la riparazione non appena gli avevo fatto sentire quello che succedeva al mio telefono. Non avevo capito se era stata una battuta o meno, ma gli avevo chiesto se era in grado di dirmi se c'era un qualche microfono-spia. Il tecnico non si era però dimostrato disposto a farsi coinvolgere in vicende di spionaggio telefonico. «Se il governo le ha messo il telefono sotto sorveglianza, ha sicuramente buoni motivi e io non sono autorizzato a interferire.» Non ero stato a spiegargli che nel mio caso non sarebbe stato il governo ma il Mossad. Mi ero accontentato di riavere una linea telefonica funzionante. Anche se gli strani click non erano spariti.

In quello stesso periodo era avvenuto un altro episodio a

cui in un altro momento non avrei dato alcun peso, ma che in quel clima di tensione e leggera paranoia non poteva non insospettirmi. Come ogni notte, avevo lasciato la mia auto – una vecchia e arrugginita Oldsmobile – parcheggiata sotto casa, e qualcuno aveva forzato il portabagagli e uno sportello. Non era stato rubato nulla, perché non c'era nulla da rubare. L'ignoto vandalo aveva rovesciato sui sedili anteriori il contenuto del portacenere, rimosso tutti i tappetini e squarciato un copertone. Poteva essere un avvertimento?

La conversazione con Galileo sugli israeliani mi convinse non solo a rinunciare al confronto con Weizman, ma più in generale a valutare l'opportunità di contattare gli ufficiali dell'Aeronautica e gli uomini politici israeliani che pensavo potessero essere coinvolti. Alla fine decisi che era meglio non correre rischi. Innanzitutto perché, come aveva detto Galileo, le probabilità di ottenere un'ammissione erano pressoché nulle, in secondo luogo perché sapevo che in Israele qualsiasi materiale o informazione ottenuta da un giornalista doveva essere sottoposta alla censura militare. E certamente non potevo correre il rischio che i militari venissero a sapere della mia indagine.

Capii anche che non avrebbe avuto senso neppure continuare a chiamare il quartier generale dell'Aeronautica a Tel Aviv. Avevano già ampiamente dimostrato di non esser disposti a dare o dire nulla. E altre telefonate avrebbero solo contribuito a insospettirli.

Investigando gli scenari precedenti avevo avuto momenti di euforia, ma erano sempre stati effimeri. Quando ero arrivato al dunque, le testimonianze si erano dimostrate inattendibili, gli indizi inconsistenti, i sospetti infondati. Adesso, invece, più andavo a fondo più trovavo conferme. Sembrava finalmente la pista giusta.

Per la prima volta avevo buoni motivi di essere ottimista. Seduto davanti al mio computer sognavo il momento in cui avrei potuto abbracciare Daria Bonfietti e dirle: «Il tuo incubo è finito. Ho scoperto quello che è successo al Dc-9. So chi è stato». Ma quando l'entusiasmo raggiungeva l'apice, quando vedevo che la vicenda stava finalmente per risolversi, venivo improvvisamente colto dall'ansia che qualcosa potesse rimettere tutto in discussione, che saltasse fuori qualche nuova informazione in grado di abbattere il mio scenario come un castello di carta. Tutto stava andando bene. Troppo

bene. In quella vicenda, niente era mai andato bene a lungo. C'era sempre stato qualcosa che, di punto in bianco, andava storto. A ogni passo avanti, ne erano regolarmente seguiti due indietro. Adesso avevo il terrore di quei due passi indietro. Me li aspettavo.

E puntualmente arrivò la delusione. A procurarmela fu la risposta ufficiale del Cea sulla data di spedizione dei 12 chili di uranio arricchito.

«Abbiamo trovato i documenti» mi annunciò al telefono monsieur Felten. «Il trasporto è stato effettuato il 25 giugno 1980.»

«Ma ne è sicuro?» chiesi stupefatto. «Monsieur Graf, della Technicatome, mi ha parlato del 27. Lui ha trovato documenti che parlano del 27.»

«No, è stato il 25. Ho i documenti. L'aereo è partito da Marsiglia nel tardo pomeriggio del 25 ed è arrivato la notte... be', semmai si potrebbe parlare del 26. A Tuwaitha, l'uranio è arrivato verso l'una o le due del 26 mattina.»

Questa notizia rischiava di mettere in discussione l'intero scenario. Se l'uranio era partito il 25, come poteva esserci stato un tentativo di intercettazione due giorni dopo? Non aveva senso. Crollava dunque anche la pista israeliana? «Non può essere» presi a ripetere tra me e me. «Non può essere.» Dopo anni di ricerche credevo di essere arrivato a un passo dalla verità e ora tutto veniva rimesso in discussione. Inizialmente lo shock ebbe il sopravvento, impedendomi di riflettere con la dovuta freddezza sul significato dell'informazione e di mettere a fuoco i miei pensieri sul da farsi. Ma, non volendo mollare, mi convinsi che non tutto era perduto. Questa convinzione mi aiutò poi a ritrovare la calma e riacquistare lucidità. Mi tornò in mente allora la prima risposta data dal portavoce della Cogema. Di spedizioni ce ne sono state due, aveva detto. Poi si era subito corretto, spiegando che erano programmate due spedizioni, ma una sola era stata effettuata. E se avesse mentito? Se ci fosse stata effettivamente una seconda spedizione il 27? Questo avrebbe spiegato come mai Graf aveva trovato documenti che parlavano del 27. Era un'ipotesi da non scartare. Ma come provarla? Dovevo riuscire a sapere di più sulla seconda spedizione.

Rivolgendomi a Felten con questa nuova richiesta, ebbi la nettissima impressione che dietro alla sua gentilezza formale si nascondesse una gran voglia di mandarmi a quel paese. Se già non era stato entusiasta del lavoro che lo avevo costretto

a fare per risalire alla data della prima spedizione, trovò assolutamente esasperante la mia richiesta sulla seconda. Non c'è stata che una sola spedizione, mi disse innervosito. E, quando la stessa cosa mi fu ripetuta da monsieur Henry Bernard, capo del Servizio trasporti speciali della Cogema, mi resi conto che dovevo trovare altre fonti, cioè le persone che si erano occupate di quel trasporto. Forse loro si sarebbero ricordate. Forse avevano diari e agende dell'epoca.

Armato di un vecchio elenco del personale del Cea e delle sue consociate, fornitomi dall'ex addetto scientifico americano a Parigi, professor Abraham Friedman, intrapresi una laboriosa maratona telefonica. Avevo decine di nomi di persone che avevano lavorato per il Cea, la Technicatome, la Cogema e il ministero dei Trasporti: il problema era che quasi nessuno occupava ancora il posto e la carica che aveva nel 1980. Molti erano andati in pensione, altri avevano lasciato Parigi.

L'uranio per l'Osirak era stato arricchito a Pierrelatte, nella centrale costruita per le bombe della Force de Frappe vicino all'omonimo paese. Da lì era stato trasportato a Romans, vicino Grenoble, dove erano stati fabbricati gli elementi combustibili, e poi immagazzinato a Cadarache, a 100 chilometri da Marsiglia, dove la Cea aveva i depositi di uranio arricchito.

Sull'esatto quantitativo di U 235 prodotto per gli iracheni, ricevetti informazioni discordanti. La Cea mi comunicò che, nonostante fosse stata contemplata la possibilità di inviare 7 o 8 cariche, il contratto prevedeva l'invio di solo 2 cariche. Ma vari testimoni mi dissero che a Cadarache erano stati stoccati ben più dei 24 chili che avrebbero costituito le due cariche. «Il contratto parlava di 7 o 8 cariche da 12 chili e tante ne avevamo prodotte» mi disse l'ex dirigente della Technicatome, Jacques de La Fosse. Le stesse cifre mi furono poi ripetute dal dottor Sharistani, che si ricordava di aver firmato un contratto per due anni di rifornimento di combustibile.

All'epoca, anche gli americani erano giunti alla conclusione che i francesi volessero inviare oltre 80 chili di uranio arricchito. Il dottor Friedman, l'ex addetto scientifico, mi disse che per questo motivo nell'ambasciata di Parigi era stata formata una task force incaricata di seguire la vicenda. Ne facevano parte l'ambasciatore, il suo vice, il *chief of station*

della Cia, il console commerciale e Friedman stesso. Obbiettivo: convincere i francesi a ridurre il quantitativo di uranio arricchito a disposizione degli iracheni. «Inizialmente i francesi fecero resistenza, sostenendo che la fornitura rispettava tutte le misure di salvaguardia internazionali e che l'Iraq era un paese firmatario del Tnp e che quindi non c'era motivo di preoccuparsi» mi spiegò in un'intervista Robert Gallucci, il dirigente del Dipartimento di Stato che aveva seguito la vicenda da Washington. «Ma alla fine si dissero disposti a ridurre il quantitativo di uranio 235 in possesso degli iracheni.»

«Il piano originale era di inviare varie cariche» confermò il dottor Friedman. «Ma poi i francesi decisero di inviarne solo due. Una da inserire nel nocciolo del reattore e un'altra di riserva.» Anziché spedire tutto l'uranio tenuto in stock a Cadarache, avrebbero proceduto a tappe. In modo che nelle mani degli iracheni non ci fossero mai più di due cariche – circa 24 chili. Una carica sarebbe stata inserita nel reattore, mentre una seconda sarebbe stata tenuta in *stand by*.

Anche se non mi era ancora chiaro quale fosse l'esatto quantitativo di uranio prodotto in Francia per gli iracheni, a questo punto potevo esser certo di una cosa: i francesi avevano deciso di iniziare con la consegna di due cariche. Il che coincideva con quello che mi aveva inizialmente detto il funzionario della Cogema: le spedizioni erano state due. Evidentemente la seconda era stata programmata per il 27 giugno 1980. Con essa gli iracheni sarebbero arrivati ad avere 24 chili di U 235, quattro più del necessario per costruire una bomba.

XX

> Le informazioni sulle modalità della spedizione avrebbero dovuto essere segrete. Io comunque le venni a sapere prima che partisse il carico. Per caso.
>
> *Un funzionario della Technicatome*

Si erano fatte le 14 quando Marie Sénéchal, una donna delle pulizie dell'Hôtel Méridien, tornò a bussare alla porta della 941. Sulla maniglia della porta c'era ancora il cartello «Ne pas déranger – Non disturbare», ma era tardi e la 941 era l'ultima stanza che le rimaneva da riassettare. Non avendo risposta, decise di usare il passe-partout ed entrare.

Lavorando al Méridien, a Marie Sénéchal era capitato di trovare camere nel caos più totale, ma nulla l'aveva preparata a ciò che vide quel sabato 14 giugno 1980. Il corpo del dottor Yaya al Meshad – scarpe, cravatta e vestito ancora indosso – era disteso sul letto, in un mare rosso di sangue. Intorno, un gran disordine. Per terra, sulla moquette, era sparso il contenuto di una grossa valigia, quello di una piccola Sansonite e della busta di plastica dei famosi grandi magazzini parigini Lafayette. C'erano fogli di carta, documenti, un catalogo scientifico, alcune fotografie e vari ritagli di giornali. Il sangue era schizzato ovunque. Sulla moquette, sull'armadio, sulle pareti.

La povera donna uscì dalla stanza urlando. Una ventina di minuti dopo arrivò una volante della polizia, poi un detective del commissariato locale e infine la squadra anticrimine al comando del commissario Olivier Foll. Quando i suoi uomini rimossero il cadavere, Foll vide che la vittima era stata selvaggiamente colpita alla testa. Il volto era ricoperto di ematomi e il cranio era stato fratturato da un corpo contundente. Il fatto che il dottor Meshad avesse ancora la cravatta, gli fece dedurre che l'omicidio doveva esser avvenuto poco dopo il suo rientro, la sera del giorno prima.

Foll notò che l'orologio da polso Citizen e il portafogli, con dentro varie centinaia di dollari e circa 4000 franchi, erano al loro posto. Intatti. Nonostante ciò, il commissario avviò un'indagine senza scartare nessuna ipotesi, neppure la

rapina. Il caso non venne mai risolto e, poiché quella sera una nota prostituta locale era stata vista prendere l'ascensore in quel piano, fu archiviato come un «probabile tentativo di rapina legato a un fatto di prostituzione».

Il fatto che Yaya al Meshad fosse uno scienziato egiziano impegnato nel programma nucleare iracheno in missione a Parigi rendeva però quest'ipotesi poco credibile. All'epoca, tutti avevano sospettato del Mossad e l'episodio era stato generalmente interpretato come un tentativo da parte degli israeliani di bloccare lo sviluppo del programma iracheno. A incuriosirmi era soprattutto la data. Appena tredici giorni prima di Ustica. Che ci fosse un collegamento? La questione meritava un approfondimento.

Cominciai coll'individuare i dirigenti della Technicatome che erano stati con Meshad prima del suo omicidio. Scoprii che fino alla fine del 1979, alla Technicatome, il funzionario responsabile della fabbricazione e della consegna dell'uranio all'Iraq era stato Emmanuel Benveniste. La notizia mi sorprese leggermente perché sapevo che gli iracheni avevano chiesto alla Cea di escludere dal programma di cooperazione qualsiasi tecnico o manager di origine ebraica e Benveniste era un ebreo sefardita. Evidentemente nessuno gli aveva mai chiesto di mettersi da parte. Agli inizi del 1980 era stato comunque costretto a ridurre la sua partecipazione perché aveva scoperto di avere il cancro. Da allora era rimasto a lavorare part-time, come consulente, e il suo posto era stato preso dall'ingegner Philippe Richard e dal capo del dipartimento, Jacques de La Fosse.

Riuscii a trovare i numeri di casa dei tre dirigenti della Technicatome e li contattai. Telefonai inoltre a Monir Nassif, un giornalista egiziano molto ben introdotto, a cui chiesi di raccogliere tutte le informazioni disponibili nel suo paese sul dottor Meshad.

Nato nel 1932 a Benha, una città dell'Egitto meridionale, Yaya al Meshad aveva avuto la passione della ricerca fin da ragazzo: preferiva stare a casa immerso nei libri scientifici anziché giocare con i suoi coetanei. Dopo aver ottenuto il dottorato in ingegneria nucleare in Urss – primo egiziano a specializzarsi in quel campo – andò a insegnare ingegneria all'Università di Alessandria e poi ebbe un posto anche nel Centro di ricerca nucleare di Einshas.

Nei primi anni '70, quando l'Egitto decise di fatto di ri-

nunciare al nucleare, il dottor Meshad cominciò a sentirsi sempre più insoddisfatto del solo insegnamento universitario. Gli interessava soprattutto la ricerca, e in Egitto di ricerca se ne faceva sempre meno. Nel 1973 si recò per la prima volta in Iraq per una conferenza. L'anno dopo, la facoltà di Tecnologia dell'Università di Bagdad lo informò di essere alla ricerca di studiosi stranieri. Meshad fece domanda e nel 1975 ottenne il posto. Dopo essersi messo in aspettativa ad Alessandria, si trasferì con la famiglia in Iraq.

Pur consapevole del crescente interesse iracheno per il nucleare, fino al 1979 Meshad rimase ai margini del programma di ricerca della Iaec, limitandosi a qualche visita a Tuwaitha nei weekend o nei giorni festivi. All'inizio dell'anno accademico 1979-80, l'Università di Alessandria gli comunicò di non potergli più rinnovare l'aspettativa. Avrebbe dovuto scegliere tra Iraq ed Egitto. Per Meshad fu l'occasione di dare l'aut aut agli iracheni. Insegnare non gli dispiaceva, ma a Bagdad sarebbe rimasto soltanto se gli avessero offerto un posto anche a Tuwaitha. Gli iracheni accettarono le sue condizioni, ma messo di fronte al fatto di dover lasciare il proprio paese per inseguire il suo sogno giovanile, Meshad pensò di prendersi una vacanza di riflessione con la famiglia. Fu una mattina, sulla spiaggia di Latakia, nel nord della Siria, che prese la decisione. Stava seduto sulla battigia disegnando cerchi nella sabbia e guardando il mare, quando la moglie lo vide alzarsi in piedi, tuffarsi in acqua e lanciarsi in una lunghissima nuotata. Al ritorno, le disse che sarebbero rimasti in Iraq.

Con i due maggiori scienziati (Sharistani e Jaffar) in galera, gli iracheni furono costretti a puntare su di lui – uno straniero. La sua prima missione ufficiale per conto della Iaec avvenne nel febbraio del 1980, quando venne inviato in Francia per due settimane a verificare lo stato del combustibile. A parte il centro di Saclay, i francesi gli fecero visitare gli impianti di arricchimento di Pierrelatte, la fabbrica degli elementi combustibili a Romans, e i depositi di Cadarache.

Nel giugno del 1980, l'Iaec gli chiese di tornare per effettuare l'ispezione finale degli elementi. Si trattava della cosiddetta *réception sur place*, il protocollo di accettazione formale che doveva precedere la spedizione del materiale in Iraq. «Il dottor Meshad venne per verificare che il combustibile rispondesse alle caratteristiche previste e autorizzare quindi la sua spedizione» mi disse de La Fosse, il quale aveva il com-

pito di assicurarsi che il combustibile venisse accettato dalle autorità irachene.

Per motivi di sicurezza, i francesi fecero il possibile per tener nascosta la sua visita, mantenendo segreti tutti i dettagli del viaggio e della missione. Fin dal momento del suo arrivo all'aeroporto di Orly, venerdì 6 giugno, lo scienziato egiziano fu affidato alle cure dell'ingegner Philippe Richard.

La mattina di sabato 7 giugno, Richard lo andò a prendere in albergo con la sua Citroën grigia e lo accompagnò al centro di Saclay, dove li aspettava de La Fosse. A Saclay i francesi non lavoravano mai il sabato, ma in occasione della visita di Meshad fecero un'eccezione per eseguire la spettrometria gamma su campioni del combustibile che alimentava l'Osiris di Saclay. Quello stesso test sarebbe stato poi ripetuto a Bagdad con il nuovo combustibile, in modo da provare che erano identici. Cominciarono la mattina presto e finirono verso mezzogiorno.

Nei giorni successivi, sempre accompagnato da Richard, Meshad si recò al Centro di studi nucleari di Fontenay-aux-roses, dove la Cea aveva i suoi laboratori più moderni. Lì fu possibile condurre ulteriori analisi sul dosaggio dell'uranio. Le sue ultime visite avvennero venerdì 13 giugno. Verso le 17, avendo accettato formalmente l'uranio, Meshad salutò Richard a Saclay, dicendogli che aveva intenzione di andare a comprare dei regali per la famiglia. L'egiziano sarebbe dovuto partire per Bagdad il giorno dopo e Richard aveva esaurito il suo compito. Lasciò quindi che da Saclay tornasse a Parigi da solo.

Quel pomeriggio, Meshad si recò in visita ai grandi magazzini Lafayette, dove acquistò alcuni coltelli da collezione e altri regali. Poi tornò in hotel. L'ambasciata irachena a Parigi aveva prenotato per lui l'albergo in cui solitamente mandava tutti i connazionali, il Méridien, accanto al Palazzo dei congressi. Era un parallelepipedo moderno di nove piani, bianco con le finestre marroni, nei pressi di Porte Maillot.

Durante un viaggio a Parigi lo andai a vedere, per ripercorrere i passi di Meshad. Come lui, entrai nell'enorme porta girevole e spinsi con forza. Davanti a me nella spaziosa hall, prima del bar e sotto un gigantesco lampadario, c'erano una decina di divani e poltrone per gli ospiti dell'albergo. Come aveva fatto l'egiziano, voltai a sinistra, entrai nel primo ascensore disponibile e pigiai il bottone del nono piano. Uscendo girai prima a destra, poi a sinistra. A metà del corridoio, sulla

destra, c'era la stanza in cui aveva alloggiato Meshad – la 941. Dopo quella furtiva visita, uscii dall'hotel ripercorrendo lo stesso percorso all'inverso. Dal Méridien, Meshad era invece uscito senza vita. Su una barella.

Ci voleva una notevole dose di fantasia per credere all'ipotesi del «tentativo di rapina legato al fatto di prostituzione». Ma era la meno imbarazzante per il governo di Parigi. E che interesse potevano avere i francesi a scavare a fondo? «L'inchiesta fu condotta in modo ridicolo» mi confessò lo stesso Richard. «Io non credetti neanche un momento all'ipotesi della prostituta. E trovai incredibile il fatto che nessuno venisse a interrogarmi nonostante avessi passato l'intera settimana con Meshad. Un detective mi fece solo una domanda: voleva sapere se Meshad aveva gli occhiali. Nient'altro.»

«Come venne a sapere della sua morte?» chiesi.

«Quel sabato sera ricevetti una telefonata da Benveniste. Mi disse: "Meshad è morto". Così, senza drammatizzare.»

«Ma Benveniste non aveva lasciato il programma?»

«In quel periodo non ci lavorava più a tempo pieno, ma lo seguiva ancora. E poi, in quanto confidente e amico di Andrieu, il presidente della Technicatome, era al corrente di quello che succedeva.»

Quell'omicidio, così misterioso e cronologicamente così vicino alla tragedia di Ustica, mi pareva decisamente sospetto. Nel suo libro, l'ex agente segreto israeliano Victor Ostrowsky aveva scritto che tra le varie operazioni che il Mossad gli aveva fatto ricostruire e analizzare durante il periodo di addestramento c'era stato anche l'omicidio di Meshad. I suoi superiori gli avevano detto che lo scienziato egiziano era stato vittima di uno speciale team del Mossad chiamato «Kidon» – che in ebraico vuol dire baionetta. Il Kidon era composto da killer addestrati a eseguire gli ordini senza fare domande. «Cominciavano un'operazione avendo sempre una lista di alternative» mi spiegò Ostrowsky. «Ogni possibile circostanza veniva esaminata in anticipo dall'ufficio centrale e ogni possibile reazione era studiata prima che il team scendesse in campo. Si mettevano in moto sempre pronti a passare all'istante dal piano A al piano B. Nel caso specifico di Meshad, avevano perquisito la stanza prima del suo rientro in albergo per assicurarsi che non ci fossero dispositivi elettronici o microfoni spia. La notte dell'omicidio, due di loro erano entrati nella camera con un passe-partout – il Mossad ha i passe-partout di quasi tutti gli alberghi importanti in Europa – e ave-

vano tentato di convincere lo scienziato egiziano a fare da informatore. Quello era il loro piano originale, ma, poiché Meshad si era rifiutato, furono costretti a ucciderlo. E come previsto dal piano B gli tagliarono la gola.»

Ma negli articoli dell'epoca nessun cronista francese aveva parlato di gola tagliata. Avevano tutti detto che Meshad era stato colpito alla testa con un non meglio definito corpo contundente. Come mai quest'incongruenza?

Meshad era andato a Parigi per dare l'Ok definitivo alla spedizione di uranio arricchito – pensai –, forse l'intenzione degli israeliani non era di ucciderlo né di assoldarlo come spia. Forse volevano strappargli la data, o le date del trasporto. Avevo però bisogno di sapere con certezza come era stato ucciso per provare quell'ipotesi. Eventuali segni di tortura ne avrebbero certamente aumentato la credibilità.

Attraverso un giornalista francese, amico di un amico, rintracciai Olivier Foll, che nel frattempo era diventato direttore della polizia scientifica al ministero dell'Interno. Al telefono il funzionario francese non gradiva parlare, ma se fossi andato a Parigi mi avrebbe ricevuto. Fissammo un appuntamento nel suo ufficio, al numero 25 di rue Cambacérès.

Dal mio albergo, sulla rive gauche di fronte al Louvre, presi il metrò e scesi alla fermata di Miromesnil, che sulla cartina avevo visto a pochi isolati da rue Cambacérès. Non ebbi problemi a trovare l'enorme palazzo del ministero, circondato com'era di camionette della polizia. Monsieur Foll era un uomo cordiale e, per essere un funzionario di polizia, mi parve sorprendentemente franco.

«Non trovammo nulla che facesse pensare a un furto: c'era la borsa, c'erano i documenti, c'erano i soldi. C'era tutto» mi disse. «Ma poiché alcuni ospiti dell'albergo ci dissero di aver visto uscire dall'ascensore a quel piano una nota prostituta, pensammo a un tentativo di rapina legato a un fatto di prostituzione.»

«Ma Meshad era stato trovato ancora vestito, con tanto di cravatta. Come poteva aver avuto un rapporto con una prostituta?» chiesi io.

«È vero, non c'era traccia di sesso. Ma ipotizzammo che la prostituta fosse entrata con dietro di sé il magnaccia, che questi avesse cercato di derubare il dottor Meshad e che in seguito alla sua reazione lo avesse ucciso. Poi, spaventato, era scappato con la prostituta senza portar via nulla» rispose Foll. Evidentemente consapevole della debolezza di questo

scenario, il commissario aggiunse: «Era solo un'ipotesi. Non riuscimmo mai a trovare prove definitive».

«Come fu ucciso?»

«Con un qualche corpo contundente. Adesso non so dire quale. Ricordo però che aveva il volto tumefatto e il cranio spaccato.»

«Le sarebbe possibile ritrovare il dossier di quel caso e verificare la causa esatta della morte?» azzardai.

Pur non entusiasta, Foll mi disse che avrebbe fatto il possibile. Era un venerdì pomeriggio, e mi chiese di richiamarlo nella mattinata del martedì successivo.

«Secondo l'autopsia» mi spiegò quattro giorni dopo al telefono «il dottor Yaya al Meshad è stato ucciso tra le 22 e le 23. L'arma del delitto era uno speciale manganello con la testa schiacciata che qui in Francia chiamiamo a coda di castoro.»

«Non è certo uno strumento adatto a una rapina» commentai.

«Effettivamente per minacciare qualcuno sarebbe stato meglio un coltello. O una pistola» concordò lui.

Anche se il piano fosse stato di uccidere Meshad, ci sarebbero stati metodi migliori per farlo. Chiunque avesse pianificato un omicidio in una stanza d'albergo avrebbe portato con sé una pistola col silenziatore, oppure un coltello. Certamente non avrebbe usato un manganello.

«Ci sarebbero stati senza dubbio metodi molto più rapidi per farlo fuori» convenì Foll.

Un manganello sarebbe invece stato utile se lo scopo della missione fosse stato di strappare a Meshad la data del trasporto dell'uranio.

«Non pensa che potrebbe essere stato torturato da qualcuno che voleva informazioni sull'uranio?» chiesi.

«È un'ipotesi plausibile» mi rispose Foll. «Non ho elementi che la contraddicano. È possibile che sia stato quello il motivo.»

Quando ne parlai a Galileo, lui non sembrò avere dubbi: «Il manganello è stato usato per farlo parlare. Devono prima avergli tappato la bocca e poi hanno cominciato a colpirlo, fino a ucciderlo. Probabilmente perché non aveva risposto alle loro domande».

Era chiaro che il Mossad aveva mentito quando aveva detto alla recluta Ostrowsky che a Meshad era stata tagliata la gola. Il motivo di quella menzogna era semplice: se gli aves-

sero detto come era stato ucciso veramente, avrebbero dovuto spiegare il motivo di quel metodo così poco rapido e pulito. Chiamai Ostrowsky a Ottawa per rivelargli la vera causa della morte e chiedergli che cosa ne pensava.

«È un modo un po' cruento per uccidere qualcuno» ammise lui. «Durante l'addestramento, agli agenti insegnano a usare i manganelli, ma non ho mai sentito di un'operazione in cui il Mossad li abbia usati per uccidere.»

La conferma definitiva me la offrì per telefono Sharistani da Teheran. Gli israeliani avevano presentato pubblicamente la morte di Meshad come un grave smacco per il programma nucleare iracheno e, in un servizio mandato in onda dalla radio israeliana quattro giorni dopo l'omicidio, era stato detto che avrebbe «ritardato di almeno due anni la messa a punto dell'armamento atomico iracheno». In realtà, mi rivelò Sharistani, Meshad giocava un ruolo quasi insignificante nel programma nucleare iracheno, e con tutta probabilità non era neppure al corrente dei suoi aspetti clandestini. «Il dottor Meshad era un fisico teorico e lavorava sui calcoli del flusso neutronico, assieme a tanti altri scienziati stranieri» mi disse l'iracheno. «Quando venni a sapere in carcere del suo omicidio, ne fui molto sorpreso. Non capii perché mai gli israeliani avessero ucciso una persona così poco importante. Ne dedussi che non erano ben informati sul nostro programma, perché prendersela con Meshad dal loro punto di vista non aveva alcun senso.» Un senso invece lo aveva: quello di strappargli la data della spedizione dell'uranio.

In previsione del viaggio per incontrare Foll a Parigi, avevo rintracciato una dozzina di tecnici e dirigenti di varie società francesi che si erano occupate del trasporto del combustibile nucleare. Tra questi Jean-Claude Roy, l'ingegnere del Servizio trasporti speciali della Cogema volato a Bagdad con il carico di uranio. Aveva accettato di incontrarmi a Parigi, in presenza però del vicedirettore degli Affari internazionali della Cea, Paul Felten.

Il quartier generale del Commissariat era in una palazzina moderna piuttosto triste su rue de la Fédération, a due passi dalla Tour Eiffel. Arrivai all'ora stabilita, le 5 del pomeriggio, e fui accolto da monsieur Felten. Dopo ripetute conversazioni al telefono, ci incontravamo per la prima volta di persona. Per me fu quasi come vedere un vecchio amico. Per lui come ricevere in casa l'accattone che da mesi lo tormentava

con richieste d'aiuto. Mi accompagnò in una sala a fianco del suo ufficio, dove mi presentò Jean-Claude Roy. Nell'incontro, durato circa un'ora, Roy ricostruì il ruolo da lui svolto nella spedizione dell'uranio.

Ben più difficile fu invece rintracciare Jean-Louis Andrieu, presidente e direttore generale della Technicatome. Era andato in pensione, quindi non c'era ufficio dove potessi trovarlo, e il suo numero di telefono di casa era nella cosiddetta «lista rossa» dell'elenco telefonico parigino, quella inaccessibile al pubblico. Attraverso un investigatore privato mio amico, avevo però ottenuto il suo indirizzo. In quei giorni parigini, gli lasciai una lettera in portineria spiegandogli chi ero e lasciandogli il numero di telefono dell'albergo in cui alloggiavo. Ma Andrieu non si fece vivo e tornai a New York senza avergli parlato.

Dopo alcuni mesi, da un cronista francese riuscii ad avere il suo numero di telefono di casa. Quando chiamai, mi rispose la figlia. Era l'inizio di giugno e seppi che monsieur Andrieu era via per tutta l'estate. Sarebbe tornato in autunno. La figlia mi suggerì di scrivergli. Nonostante l'avessi già fatto senza risultato, spedii una nuova lettera. Ma ancora una volta non ricevetti risposta.

L'atteggiamento di Andrieu cominciò a insospettirmi. Chi in modo svogliato, chi cordialmente, tutti gli altri funzionari della Technicatome e della Cea avevano acconsentito a parlarmi. Perché Andrieu opponeva tanta resistenza? I suoi ex dipendenti mi avevano detto che il trasporto dell'uranio era stato gestito direttamente dal suo ufficio, possibile che lui sapesse di Ustica e che per questo cercasse di evitarmi? In autunno richiamai a casa Andrieu. Questa volta parlai con la moglie.

«Mio marito non sta bene. Non può venire al telefono» mi disse con poca convinzione. «Provi a richiamare.»

Continuò così per un altro paio di mesi, finché la terapia dello sfinimento non produsse l'effetto desiderato e l'ex presidente della Technicatome accettò di parlarmi. Al telefono mi confermò l'impressione che mi ero fatto di lui conversando con i suoi ex dipendenti: era un uomo austero e di poche parole, abituato a comandare. Quei tratti gli derivavano probabilmente dalla formazione militare. Aveva fatto la École Navale, era stato ufficiale di marina e nella seconda guerra mondiale aveva avuto il comando di un sommergibile. Nel 1955, il governo francese aveva lanciato un ambizioso

programma di progettazione di un sottomarino nucleare interamente fatto in casa, e la Marina aveva affidato a lui il comando del primo modello. I francesi all'epoca non avevano la tecnologia per arricchire l'uranio, quindi i loro ingegneri avevano tentato di progettare un motore alimentato da uranio naturale, ma l'impresa si era dimostrata irrealizzabile. Con il ritorno al potere di De Gaulle, nel 1958, il governo aveva deciso di ristrutturare il programma e puntare su motori alimentati da uranio arricchito di fabbricazione americana. Questo cambiamento fece perdere il comando ad Andrieu e lo indusse ad abbandonare la carriera militare. Rimase però nel campo nucleare, lavorando prima per la Cea e poi per la Technicatome.

Nella primavera del 1980, in quanto presidente e direttore generale della Technicatome, Jean-Louis Andrieu si trovò nuovamente di fronte a un problema di uranio arricchito. Questa volta, era uranio di marca francese da spedire in Iraq. Trattandosi di materiale fissile con potenziale militare, Andrieu preferì essere l'unico a conoscere tutti i dettagli dell'operazione di trasferimento. Persino il capo del consorzio Cerbag, Gérard Bontron, fu tenuto all'oscuro. «Era considerato un trasporto estremamente delicato e la Technicatome mi disse: "Ci pensiamo noi. Non c'è bisogno che lei sia informato". Rendendomi conto della delicatezza della cosa, non feci domande» mi spiegò Bontron. «Vi erano coinvolte pochissime persone, anzi direi che fu per lo più Andrieu a gestirlo.»

I francesi presero il massimo delle precauzioni. «Adottammo misure di tipo poliziesco. Tutto era segreto, sotto sorveglianza. Sia negli uffici della Technicatome, a Saclay, che a Cadarache» mi confidò un ingegnere della Technicatome. «Eravamo veramente preoccupati, temevamo un sabotaggio, come a La Seyne. Per questo facemmo il possibile per garantirci che nessuno potesse avvicinarsi all'uranio.»

Michel Blaise, la persona che alla Technicatome si occupava degli aspetti cartaceo-burocratici del trasporto, aveva ottenuto le dovute lettere con i nulla osta governativi. «Fu un'operazione unica, condotta al di fuori delle procedure di trasporto di routine» disse Blaise. «Trattandosi di materiale così delicato non potevamo lasciare che, come al solito, venissero a prenderselo gli iracheni. Volevamo esser noi a portarlo e a tenerlo in consegna fino al momento dell'irradiamento.» L'accordo con la Iaea, l'agenzia nucleare di Vienna, preve-

deva che gli elementi di combustibile fossero trasportati dentro speciali contenitori, sigillati prima della spedizione dagli ispettori dell'Euratom e aperti a Bagdad alla presenza degli ispettori della Iaea.

Volendo ridurre i rischi al minimo, Andrieu optò per il mezzo di trasporto più sicuro e più rapido: l'aereo. Il compito di trovare il velivolo lo lasciò a Jean Fradin, direttore del Servizio trasporti speciali (Sts) della Cogema, il quale si rivolse alla Air France.

A Parigi, Felten mi mostrò una lettera datata 21 maggio 1980 in cui la compagnia di bandiera francese suggeriva due possibilità. La prima era di usare uno dei voli di linea cargo. Ma, poiché Cadarache era vicino all'aeroporto di Marsiglia e da lì non partivano voli cargo diretti a Bagdad, sarebbe stato necessario utilizzare un volo Air France che partiva da Parigi. L'altra possibilità era il leasing di un aereo cargo di media taglia che sarebbe potuto partire da Marsiglia e volare nonstop fino a Bagdad. Fradin optò per la prima opzione, decisamente più economica.

La data o le date dovevano naturalmente essere tenute segrete, ma col tempo nella Technicatome cominciarono a circolare voci sulle modalità e sui tempi del trasporto dell'uranio. Questi dettagli vennero inoltre comunicati agli iracheni. E, come aveva detto Victor Ostrowsky, furono usati canali niente affatto sicuri. «Le comunicazioni con Bagdad avvenivano solitamente con mezzi facilmente intercettabili come il telefono o il telex» ammise Blaise.

Il 24 giugno, l'ingegner Philippe Richard andò a Cadarache per l'applicazione dei sigilli dell'Euratom. Assieme al rappresentante dell'agenzia europea, analizzò la criticità degli elementi da spedire. Poi assistette all'applicazione di 20 sigilli – due per ogni contenitore – e firmò il certificato di operazione avvenuta assieme ai rappresentanti della Cogema e dell'Euratom.

Quello stesso giorno, Jean Fradin comunicò al suo collaboratore, il ventisettenne Jean-Claude Roy, che l'indomani sarebbe dovuto partire per accompagnare l'uranio a Bagdad. Roy non ne fu sorpreso. «Mi avevano comunicato alcuni giorni prima che avrei dovuto partecipare a una missione molto delicata. E che sarei stato informato solo all'ultimo momento. Trattandosi di una missione segreta, mi era stato richiesto di non mettere nulla per iscritto» mi disse l'ingegnere della Cogema.

La mattina del 25, Roy lasciò il suo appartamento a Mont-Rouge, un comune fuori Parigi. Prese un taxi fino all'aeroporto, perché l'appuntamento era nella zona merci lontano dai parcheggi e non avrebbe saputo dove lasciare l'auto. All'aeroporto lo aspettava un signore sui quarant'anni che disse di essere un commissario di polizia. Anche lui avrebbe accompagnato l'uranio a Bagdad.

L'aereo, bianco e di dimensione media, era parcheggiato accanto ad altri aerei da trasporto merci. «L'interno era configurato a cargo, ma l'apparenza era quella di un qualsiasi aereo passeggeri» ricordò Roy. Il velivolo era stato caricato con merce destinata a Bagdad, che nulla aveva a che fare con la partita di uranio arricchito. Quella sarebbe stata imbarcata a Marsiglia. L'ingegnere della Cogema e il commissario furono invitati a salire a bordo. Si sistemarono subito dietro al pilota e al copilota, di fronte al navigatore, in due sedili nella parte sinistra della cabina. Dopo circa un'ora, l'aereo atterrò all'aeroporto Marignane di Marsiglia e venne parcheggiato in una zona appartata dell'area merci. Il carico di uranio era già sulla pista. Dieci contenitori di color rosso, circondati da uno stuolo di uomini armati. Erano arrivati da Cadarache con un camion scortato dalla polizia.

A Marsiglia, Roy si accorse di avere un problema. La cosa più semplice sarebbe stata sistemare l'uranio nella prua dell'aereo, davanti al resto della merce. Ma le regolamentazioni del trasporto aereo di materiale radioattivo prevedevano l'opposto. Il carico doveva essere collocato in coda all'apparecchio, perché in caso di incidente era la parte che avrebbe presumibilmente subito danni minori. Prima di imbarcare il combustibile occorreva dunque scaricare tutta l'altra merce. Il muso dell'aereo si aprì come la mandibola di una balena e l'uranio fu prudentemente introdotto nella stiva interna.

La mattina di quello stesso giorno, nel quartier generale della Technicatome a Saclay, l'ingegner Richard fu convocato d'urgenza nell'ufficio di Andrieu. Richard non ebbe difficoltà a immaginare di che cosa si trattava. Da qualche settimana sapeva che avrebbe dovuto andare a Bagdad assieme a un suo assistente. Dovendo rimanere in Iraq una decina di giorni, si era anche premurato di ottenere la patente di guida internazionale.

Dalla sua stanza al pianterreno, Richard salì al primo

piano e bussò alla porta dell'ufficio di Andrieu. Il presidente della Technicatome lo fece accomodare in una poltrona. In bella vista su una parete spiccava una grande fotografia di un sommergibile francese, ricordo della seconda guerra mondiale. A fianco, in un armadio a vetri, c'era un raffinato modellino di sottomarino.

«Monsieur Richard,» disse Andrieu senza tergiversare «ecco i suoi documenti, il suo visto e il suo biglietto. Ha un aereo oggi, all'ora di pranzo, per Bagdad.»

Le operazioni di carico a Marsiglia si protrassero per circa un'ora, ritardando leggermente il decollo dell'aereo. Durante il volo, Roy si mise a conversare con il commissario. Il poliziotto aveva fatto parte del team che si era occupato della sicurezza del presidente Giscard in occasione della sua visita in Africa Centrale per la cerimonia di incoronazione dell'imperatore Bokassa. Parlarono a lungo di quel viaggio. Un'ora e mezzo dopo il decollo, affacciandosi al finestrino, Roy vide il Vesuvio. A quel punto l'aereo stava seguendo l'aerovia Ambra 1. Da lì avrebbe poi continuato verso sud, volando sul mare. «Fu un volo del tutto regolare. Senza alcun problema» mi disse Roy.

Avvistarono l'aeroporto di Bagdad dopo circa quattro ore e mezzo di volo. Era già buio, ma faceva un gran caldo. L'aereo planò dolcemente sulla pista tra due file di luci che dall'alto sembravano convergere come in una V rovesciata. Parcheggiò in una zona appartata, nei pressi dell'hangar della Air France, e fu immediatamente circondato da una dozzina di guardie, in abiti civili, armate di fucili mitragliatori Kalashnikov.

Ai piedi dell'aereo, Roy fu accolto da un rappresentante della Iaec. L'iracheno gli diede il benvenuto in inglese e gli disse che i colleghi della Technicatome lo aspettavano a Tuwaitha. L'equipaggio venne accompagnato in albergo, mentre Roy e il commissario rimasero a sovrintendere alle operazioni di scarico. Tutto si svolse in modo piuttosto rapido. In meno di un'ora i dieci contenitori rossi erano sul camion. Roy e il commissario furono allora invitati a prendere posto in una Mercedes. Con il camion e la scorta, formarono un convoglio di quattro o cinque veicoli e imboccarono la Bagdad International Airport Street, la strada a due corsie che dall'aeroporto porta in centro. All'altezza della moschea Um al-Tobul il convoglio girò a sinistra, e poi subito a destra, su Qadisiya Street.

Roy non era mai stato a Bagdad e si guardò intorno con grande curiosità mentre la Mercedes percorreva la strada lungo il Tigri. Il convoglio imboccò il «ponte del 14 luglio» entrando nel quartiere di Jadiriyah e voltò a sinistra sulla Karadabarra, la strada per Bassora. Una volta fuori dal centro abitato, a illuminare i veicoli rimase solo la luce morbida della luna. Per un attimo la stanchezza ebbe il sopravvento sulla tensione e Roy abbandonò la testa sullo schienale posteriore, socchiudendo gli occhi. Quando li riaprì, il convoglio stava attraversando il fiume Dialah. Ad aspettarlo a Tuwaitha c'era il rappresentante della Technicatome, Jean-Louis Graf, con un gruppo di ingegneri francesi.

Di norma Graf lasciava il suo ufficio verso le 19 e faceva ritorno nella villa che aveva affittato a Bagdad, nella zona del parco di Saddon, non lontano dall'Hotel Babylon. Ma quel giorno aveva deciso di non tornare a casa per cena. Anche perché in quel periodo era solo a Bagdad. Il resto della famiglia era già tornata in Francia per le vacanze estive. Lui l'avrebbe raggiunta alla fine del mese. Gli altri ingegneri e tecnici francesi, che abitavano nel villaggio costruito per loro nei pressi di Tuwaitha, erano invece andati a casa per cena e poi erano tornati verso mezzanotte.

Una volta entrato a Tuwaitha, il convoglio imboccò il viale sulla sinistra che portava alla zona francese. I contenitori furono velocemente scaricati e portati in un magazzino dell'edificio che ospitava il reattore più piccolo, la copia dell'Isis, dove erano stati immagazzinati anche i 10.009 chili di uranio inviati dalla Snia e i 101.760 chili di concentrato uranifero importati dal Portogallo. Graf chiuse a chiave la porta del magazzino. Gli iracheni pretendevano la chiave in custodia, ma Graf fu categorico: l'avrebbe tenuta lui.

Si erano fatte le 3 del mattino del 26 giugno, quando l'ingegner Roy poté andare a dormire nel villaggio francese. Graf tornò a casa a Bagdad tirando un profondo sospiro di sollievo. Lo spettro de La Seyne-sur-mer era svanito. La prima spedizione era stata portata a termine senza intoppi.

Scoprire la data esatta della seconda non fu semplice. Per mesi alla Cea e alla Technicatome continuarono a insistere che c'era stato un solo trasporto e che l'unica data era il 25 giugno. Alla fine mi convinsi che una risposta sarebbe potuta venire solo dagli archivi della Cogema. Ma a complicare le cose arrivò il trasferimento da Parigi del capo del Servizio

trasporti speciali della Cogema, Henry Bernard. Il suo sostituto non era disposto a parlarmi. Insistendo, riuscii a convincere un impiegato a fare una ricerca negli archivi. Per pura cortesia.

«Ho trovato una corrispondenza che cita il 27 giugno come giorno del trasporto» mi disse un giorno al telefono. Finalmente avevo la risposta che aspettavo. A questo punto era chiaro quello che era successo: dopo aver inutilmente cercato di strappare al dottor Meshad le informazioni sul trasporto dell'uranio, gli israeliani erano riusciti a sapere delle due date di spedizione da un messaggio intercettato, oppure da una talpa nella Cea. Comunque sia, avevano saputo che i francesi si sarebbero serviti di un aereo cargo di linea per spedire in quei due giorni, il 25 e il 27 giugno, le due cariche di combustibile promesse a Bagdad. Gli iracheni sarebbero così arrivati ad avere 24 chili di U 235, quantità sufficiente a costruire una bomba. Sebbene il piano iniziale prevedesse probabilmente l'abbattimento di un aereo iracheno, il fatto che si trattasse invece di un cargo della Air France non avrebbe costituito per gli israeliani un motivo sufficiente per rinunciare a un'operazione di importanza vitale per la sopravvivenza del paese. In fondo i francesi se l'erano voluta.

Ma sapere il giorno del trasporto non sarebbe potuto bastare agli israeliani per programmare un'intercettazione. Avrebbero avuto bisogno di conoscere anche l'ora precisa e il tipo di aereo. Come potevano aver avuto quelle informazioni? La risposta me la diede lo stesso Henry Bernard quando lo rintracciai nel nuovo posto di lavoro: «Trattandosi di un volo di linea, sfortunatamente l'orario di partenza non poteva essere tenuto nascosto. Era quello pubblicato nelle tabelle dei voli cargo internazionali».

Sapendo la data, e sapendo che la Cogema si sarebbe servita di un volo di linea, gli israeliani non avrebbero avuto problemi neppure a scoprire il tipo di aereo. Anche quello era nelle tabelle dei voli cargo. Io stesso trovai una copia delle tabelle del 1980 negli archivi di una società di viaggi e trasporti aerei inglese. Da essa risultava che, come ogni mercoledì, il 25 giugno il volo cargo non-stop della Air France veniva effettuato da un Airbus 300 che partiva dall'aeroporto Charles De Gaulle alle 17:00. Bastava poi fare un rapido calcolo per dedurre che l'aereo sarebbe atterrato a Marsiglia attorno alle 18:00, sarebbe ripartito verso le 19:00 e avrebbe sorvolato l'isola di Ponza verso le 20:30.

Sapendo che doveva esserci un altro volo due giorni dopo, il 27 giugno, gli israeliani devono aver presunto che avrebbe avuto lo stesso orario e seguito la stessa rotta. In quel caso, il modo migliore per intercettarlo sarebbe stato di posizionare i loro caccia nel Basso Tirreno a partire dalle 20:15, cioè proprio quando i controllori di Marsala cominciarono a rilevare zombie che entravano e uscivano dallo spazio aereo da loro controllato, e poco prima che quelli di Licola ricevessero notizia di un caccia non identificato che sfrecciava a sud di Ponza.

Finalmente tutto si spiegava.

XXI

Basta poco a trasformare un brillante
successo in un clamoroso fallimento.

*Rafael Eytan, capo di Stato Maggiore
israeliano, durante il debriefing dei piloti dopo
il bombardamento del reattore Osirak*

Per settimane, dopo che Begin aveva dato l'Ok definitivo, aerei Sig-Int e caccia israeliani avevano «punzecchiato» la difesa aerea italiana per valutarne efficienza e prontezza. Contemporaneamente, i piloti a cui era stata affidata l'intercettazione avevano praticato la manovra di rifornimento in volo e si erano addestrati a quella di identificazione del bersaglio e di attacco con ogni tipo di luce – con il sole ancora alto, con il sole all'orizzonte e a tramonto avvenuto. Tutte queste attività preparatorie erano avvenute nella massima segretezza all'interno del programma di volo di routine, in modo di non suscitare l'interesse o la curiosità dei satelliti americani e sovietici.

La missione prevedeva tre fasi: l'arrivo nella zona dell'attacco, l'identificazione e l'intercettazione del bersaglio, e la fuga per la via più breve o più sicura. Il piano di volo e le coordinate di navigazione erano state descritte, discusse e modificate in un briefing dopo l'altro. Ogni possibile circostanza era stata presa in considerazione e i piloti avevano memorizzato tutti i dati sull'ubicazione dei radar della difesa aerea italiana, sul percorso da seguire all'andata e al ritorno.

A render tutto più complicato era la distanza. Ci sarebbero volute circa quattro ore per arrivare a destinazione – un'eternità per piloti abituati a combattere a poche decine di miglia da casa – e per questo motivo i caccia israeliani sarebbero stati costretti a decollare prima ancora che il bersaglio avesse preso il volo. In preparazione all'attacco era stato svolto un enorme lavoro di raccolta di intelligence sull'aereo da intercettare. Il Mossad aveva scoperto che si sarebbe trattato di un Airbus 300 dell'Air France di color bianco e che sarebbe dovuto decollare attorno alle 19:00, ora di Marsiglia, del 27 giugno.

Era un'operazione senza precedenti. Mai nella storia l'aeronautica di un paese aveva osato tanto: intercettare un aereo straniero civile su un'aerovia straniera civile in tempo di pace. Ma non

era una missione destinata a passare alla storia. Al contrario, nessuno ne avrebbe parlato. Mai.

Per ridurre i tempi di volo, gli aerei decollarono da una base dell'Israele occidentale. Con le carte di navigazione legate alle cosce, i piloti attraversarono il Mediterraneo orientale volando in formazione stretta a una quota di circa 40.000 piedi. In gergo militare, si chiamava «dead reckoning to location», significava pianificare una rotta, calcolando i venti e ogni altra variabile, e arrivare a un certo punto a una certa ora senza aiuto esterno nella navigazione.

Il volo era in condizioni di «Comm. Out», ovvero senza comunicazioni radio, a parte alcuni periodici ma brevissimi «status check». Il percorso era stato diviso in vari segmenti, e per ognuno di essi erano previsti orari precisi. Il rispetto di quegli orari era essenziale per stabilire il contatto con il bersaglio nel momento desiderato. Era indispensabile per gli intercettori poter identificare a vista il bersaglio, e un'intercettazione nel Basso Tirreno tra le 20:45 e le 21:00 era già ai limiti. Se avessero aspettato oltre sarebbe scesa la notte.

Tra Israele e Creta gli intercettori ebbero il loro primo rendezvous con l'aerocisterna per rifare il pieno dei serbatoi, sia quelli supplementari che quelli interni. Come negli addestramenti, il rifornimento avvenne attorno ai 325 nodi all'ora, la velocità più adatta per quel tipo di manovra. Uno alla volta, gli aerei si agganciarono alla cisterna volante come neonati che si nutrono al seno della madre. In tutto l'operazione durò una decina di minuti. Il secondo rifornimento avvenne al largo dell'isola di Malta.

Solo due caccia entrarono nel Tirreno. Gli altri rimasero a sud della Sicilia per distrarre la Difesa aerea italiana o intervenire in caso di bisogno. L'attacco era previsto ai margini della copertura radar italiana, in un punto in cui nessuno si sarebbe aspettato una penetrazione di quel genere. La vera difficoltà consisteva nell'individuare il bersaglio e attaccarlo senza che nessuno si accorgesse di nulla. L'identificatore e l'intercettore attraversarono il Canale di Sicilia per posizionarsi tra Ponza e Ustica, dove il carburante a disposizione avrebbe permesso loro di orbitare per circa mezz'ora. L'ultimo tratto lo fecero senza scambiarsi parola, con il traspondi-tore spento e a bassa quota, per mantenersi fuori della portata dei radar italiani.

Bisognava individuare il bersaglio senza essere individuati, né dagli italiani né dai francesi. Era un'operazione di toccata e fuga: si trattava di andare su, lanciare e scappar via. I piloti avevano gli occhi fissi sui radar di bordo. Quella posizione, guardando dal

basso in alto, era la migliore possibile. Non ci sarebbero stati problemi di interferenze.

L'arrivo del bersaglio fu preannunciato dal Boeing Sig-Int che orbitava a est della Corsica. Non appena lo rilevarono con i radar di bordo, i due caccia cabrarono bruscamente, seguendo ognuno un arco diverso. Salirono di quota, senza mai perdere d'occhio la loro preda sul radar. Era una manovra complicata, che richiedeva una precisione e un coordinamento straordinari. Ma quelli non erano piloti qualsiasi. Erano la crème de la crème – i più bravi, più aggressivi e più preparati dell'Aeronautica israeliana. E quella manovra l'avevano provata e riprovata nei cieli di casa.

In questo stesso giorno, il Signore ti farà cadere nelle mie mani. E io ti abbatterò...

Era passata poco meno di un'ora di volo e per l'Itavia 870 tutto procedeva secondo la norma. Alla quota di crociera di 25.000 piedi il tempo era buono. Il vento aveva una velocità di 100 nodi con direzione 260 gradi. Dopo aver sorvolato Ponza il Dc-9 si era immesso sull'Upper Ambra 13, un'aerovia che formava un'immaginaria linea retta nord-sud fino a Palermo.

Appena il Filisteo si avvicinò, muovendosi incontro a Davide, questi corse prontamente al luogo del combattimento incontro al Filisteo.

Il Dc-9 volava leggermente scostato dal centro dell'Ua-13, circa 4 miglia nautiche a ovest, quando fu agganciato dall'identificatore. Pochi secondi dopo, il caccia si spostò a est del Dc-9 per procedere con l'identificazione, mentre il suo partner continuava a cabrare a velocità supersonica, avvicinandosi al bersaglio in una manovra di attacco a semicerchio.

L'aereo dell'Itavia era sul punto Condor, dove l'Ambra 13 incrociava la Delta Whiskey 12, l'aerovia militare che collegava la Calabria alla Sardegna.

Per il pilota dell'intercettore era arrivato il momento a cui si era meticolosamente preparato.

Davide cacciò la mano nella bisaccia, ne trasse una pietra...

Il pilota selezionò il pylon a cui era agganciato il missile e con il pollice pigiò il pulsante rosso di lancio. Fu un movimento quasi impercettibile, compiuto con la scioltezza e la spontaneità del gesto automatico.

Lanciò la pietra con la fionda...

Poi sentì le vibrazioni del missile che si sganciava e lo vide allontanarsi nel vuoto.

«Gua...». Il copilota Enzo Fontana non riuscì neppure a finire la parola.

La pietra si infisse nella fronte del Filisteo, che cadde con la faccia a terra.

Non ci fu né allarme, né Sos. Sia il trasponditore che la radio del Dc-9 cessarono di funzionare. Tutte le comunicazioni, all'interno e all'esterno, furono tagliate. Il cielo era ancora illuminato, ma dentro il Dc-9 si fece bruscamente buio. Tra le urla, la cabina dei passeggeri cominciò a perdere pressione, ma le maschere di ossigeno non si sganciarono.

L'aria pressurizzata della cabina venne violentemente risucchiata fuori dal velivolo portando con sé oggetti e persino alcuni passeggeri. Tutto avvenne in tempi rapidissimi. Anche il terrore durò poco. La rarefazione dell'aria e il freddo fecero perdere la conoscenza ai passeggeri nel giro di pochi secondi, mentre una terribile esplosione provocata dal brusco evento decompressivo squarciava l'aria.

L'attacco durò in totale un paio di minuti. Una volta colpito il Dc-9, i due caccia scesero in picchiata per uscire dalla zona di rilevamento dei radar italiani. 24.000 piedi, 20.000 piedi, 15.000 piedi, gli altimetri giravano in senso antiorario come un orologio in avvolgimento accelerato. Il fulcro della missione a quel punto diventò un altro. I piloti israeliani dovevano mentalmente cambiare marcia. Dovevano pensare solo a defilarsi nel modo più rapido e sicuro possibile. Il che non significava abbassare la guardia. La Difesa aerea italiana poteva essere stata allertata e in quello stesso istante, in una qualche base italiana, potevano esserci in pista intercettori che si preparavano al decollo.

C'era ancora luce, ma si era già al crepuscolo. Nel giro di pochi minuti si sarebbe fatto buio, gli aerei sarebbero stati avvolti e protetti dalle tenebre. Un eventuale inseguimento sarebbe stato ancora più difficile.

Per ridurre la resistenza del vento e ottenere il massimo dell'accelerazione e della velocità, i piloti sganciarono i serbatoi supplementari. Avrebbero poi dovuto rifornirsi in volo più volte, ma nel mezzo del Mediterraneo nessuno lo avrebbe notato.

In quel momento uno dei piloti inviò il «post-strike», il segnale radio che comunicava il compimento della missione e allertava l'aerocisterna di prepararsi a un nuovo rendez-vous. Trovare quell'aereo in pieno buio nel mezzo del Mediterraneo sarebbe stata l'ultima difficile impresa di quella missione.

Per confondere la Difesa aerea italiana, i due caccia si separarono – uno si diresse verso sudest, l'altro verso sudovest. Volando a bassa quota a una velocità di 450-500 nodi, si allontanarono dal luogo dell'incidente al ritmo di circa 7/8 miglia al minuto. Il tramonto, alla destra dei due piloti, colorò il cielo di un carosello di tonalità diverse di arancione e rosso, poi di viola, e lentamente di blu, via via sempre più scuro.

Quando l'identificatore avvistò la costa tirrenica della Calabria stava per farsi buio completo. Comparvero le prime luci della terraferma e con esse i fanali delle vetture che sfrecciavano sotto. Erano quasi le 21:30. In quel momento, un avvocato di Catanzaro stava percorrendo via Jan Palach a bordo della sua Renault 5. Quasi per caso alzò gli occhi al cielo e vide il caccia israeliano silenziosamente passargli sopra, diretto verso il mar Ionio. Seguiva il tragitto più breve che da Ustica porta in Israele attraversando la Calabria nella sua parte più stretta.

A QUESTO SCENARIO MI HANNO CONDOTTO QUATTRO ANNI DI INDAGINI.

Qualche settimana dopo aver visto quell'aereo sfrecciargli sopra la testa, Enrico Brogneri apprese dai giornali della caduta di un MiG-23 libico sui monti della Sila. Nonostante avesse letto che il MiG era di color mimetico, beige e marrone, mentre il caccia che aveva visto gli era sembrato grigio-celestino, Brogneri collegò i due incidenti – dopo tutto quella discrepanza poteva essere attribuita alla difficoltà di riconoscere i colori dopo il crepuscolo. Inizialmente, come ho già detto, lo turbò solo la forma delle ali: si ricordava chiaramente che il «suo» caccia le aveva a delta, non come quelle del velivolo libico. Poi scoprì che il MiG-23 aveva le ali retrattili, e quei dubbi gli passarono.

Io mi accorsi però che Brogneri non aveva tenuto conto di un particolare: l'aereo volava a quota bassissima a velocità ridotta, e in quelle condizioni le ali di un aereo a geometria variabile non sono mai retratte. «Nessun pilota volerebbe lentamente a bassa quota con le ali retratte» mi spiegò l'ex colonnello della Us Air Force Albert Piccirillo. «A bassa velocità

le ali devono essere al massimo della loro estensione per mantenere l'aereo in volo. E le ali si ritraggono con una manovra manuale. Deve essere il pilota a farlo, non può avvenire automaticamente.»

Un'estate, durante le mie ferie in Italia, trascinai l'intera famiglia a Catanzaro per poter incontrare Brogneri. L'avvocato calabrese era l'unico testimone oculare e volevo che mi facesse l'identikit di quel caccia. Per alleggerire il viaggio, proposi di uscire dall'autostrada a Maratea, per fare una pausa e un bagno. Ma che si trattasse di una spedizione dedicata a Ustica anziché di una vacanza al mare, a mio figlio fu subito chiaro. Arrivando a Catanzaro, tutto serio, mi annunciò di essersi reso conto dell'importanza che aveva la vicenda in Italia: «Sull'autostrada ogni 30/40 chilometri c'era un cartello che la nominava». Non avendo ancora grande familiarità con l'italiano scritto, aveva confuso «Uscita» con «Ustica»!

Mi presentai nello studio di Brogneri – un ufficio al pianterreno di una palazzina del centro della città – armato di alcuni modellini di caccia. Li avevo comprati per l'occasione qualche settimana prima a New York, e li avevo costruiti con l'aiuto di mio figlio senza applicare alcuna coccarda nazionale.

La conferma che quello che aveva visto la serata del 27 giugno 1980 non poteva essere un MiG, Brogneri me la diede appena gli mostrai un modellino di quell'aereo. Anche dopo averlo visto con le ali completamente retratte, non ebbe esitazioni: «Questo non è l'aereo che ho visto io. Se un MiG-23 è così, quello che ho visto non era un MiG-23. Ricordo che il delta era perfetto. Come un triangolo equilatero, non come questo». Gli mostrai modellini di F-15, F-4, A-4 e Kfir. Brogneri immediatamente escluse i primi due. «Potrebbe essere questo» disse poi prendendo in mano il modellino dell'A-4. «Come dimensioni ci siamo, perché questo sembra piuttosto piccolo» aggiunse. «E le sue ali formano effettivamente un triangolo quasi equilatero. L'unico problema è che ricordo una sagoma quasi senza coda.» Da quel punto di vista ancor più somigliante gli sembrò il Kfir. «Le ali di questo formano un triangolo proprio come quello che ricordo di aver notato io» disse l'avvocato, indicando un modellino di Kfir, un caccia praticamente privo di coda.

Come l'A-4 – pensai – il Kfir è un aereo di dimensioni ridotte e quindi meno visibile dai radar. Ma rispetto all'A-4 ha un grosso vantaggio: è molto più veloce e in quota tocca i

Mach 2,3, cioè i 2440 chilometri all'ora. E per un'intercettazione sarebbe stato senza dubbio preferibile un aereo più veloce.

Kfir o A-4 che fosse, si trattava probabilmente dell'identificatore, perché a mio parere l'intercettore era un F-4 Phantom, un aereo più potente e più adatto a quel tipo di operazione. Rispetto a un F-15, un F-4 avrebbe inoltre avuto il vantaggio di poter essere confuso con un velivolo della Us Navy. Come effettivamente accadde. Nella conversazione casualmente registrata da Ciampino un'ora dopo l'incidente, tre controllori avevano infatti discusso di un Phantom emerso dal nulla. Non riuscendo a capire da dove provenisse, avevano pensato che fosse decollato da una portaerei. Ma non avevano trovato neppure quella, e certamente non potevano immaginare che fosse partito da una base a 3000 chilometri di distanza.

Riuscii inoltre a spiegare la presenza del serbatoio ausiliario della Pastushin Industries, rinvenuto accanto ai rottami leggeri del Dc-9. In risposta a una mia richiesta attraverso il Foia, la Us Navy mi scrisse di aver venduto varie centinaia di A-4 all'Aeronautica israeliana. E con essi anche i serbatoi ausiliari della Pastushin. Nella missione di Ustica, gli israeliani avrebbero potuto utilizzarli su un A-4, ma anche su un Kfir oppure un F-4. «Il nostro serbatoio da 300 è studiato per gli A-4 e gli A-7, ma può essere utilizzato su qualsiasi aereo, americano e non» mi spiegò Victor Pastushin, ottuagenario fondatore della Pastushin Industries. «Basta avere uno speciale pilone di attacco per sistemarlo sotto le ali.»

Per saperne di più sul missile utilizzato nell'attacco, mi rivolsi a un esperto americano, che nei tracciati di Fiumicino da me forniti notò tutte le caratteristiche dell'attacco con missile a guida radar. «Nel timore che un missile tipo Sidewinder non avesse la potenza sufficiente per abbattere l'aereo senza dare al pilota il tempo di lanciare l'allarme via radio, gli intercettori avevano evidentemente deciso di usare un missile come lo Sparrow» mi spiegò l'esperto, a cui ovviamente non avevo rivelato nulla dell'identità di chi secondo me aveva condotto l'attacco. «E poiché in quel caso era necessaria una manovra di attacco frontale, avevano usato due aerei – uno che facesse l'identificazione a vista senza farsi notare, e l'altro che lanciasse il missile prima ancora di entrare nel campo visivo dei piloti del bersaglio.»

«Ma con questa manovra» domandai «non c'era il rischio

che l'intercettore colpisse il suo stesso partner, il quale dalle analisi dei dati di Fiumicino risulta essere rimasto affiancato al Dc-9 fino al momento dell'esplosione?»

«In primo luogo bisogna ricordare che i radar di Fiumicino non erano in grado di indicare la quota» rispose l'esperto. «Quindi, pur apparendo vicino al Dc-9, il tracker poteva essere in realtà a una altitudine diversa. In secondo luogo, si deve tenere presente che il raggio di mortalità dei missili aria-aria è molto limitato. Per il Sidewinder è di circa 5 metri, e per lo Sparrow di circa 13 metri.»

A suo dire, era altrettanto improbabile che i frammenti del Dc-9 colpissero l'identificatore, o che questo attirasse verso di sé il missile lanciato dal suo partner. «Pochi gradi oppure 300 o 400 metri di separazione sono più che sufficienti per evitare che il missile venga attratto dal bersaglio sbagliato» mi spiegò. «All'altro aereo bastava stare 1000 o 2000 metri sotto o sopra al Dc-9 per non correre il rischio di attrarre il missile.» Insomma, non c'era problema di sicurezza.

Ma perché non era stato intercettato l'Airbus 300 con cui i francesi trasportavano l'uranio arricchito? La risposta era, in parte, molto semplice. Scoprii infatti che quella seconda spedizione di uranio non c'era stata. «Adottavamo spesso il sistema di usare più di una data per i trasporti di materiale nucleare» mi disse l'ex direttore del Servizio trasporti speciali della Cogema, Jean Fradin. «L'idea era di decidere all'ultimo momento, in modo di ridurre al minimo i rischi.» Il suo successore, Henry Bernard, fu ancora più esplicito: «All'inizio di giugno avevamo selezionato due date tra cui, all'ultimo momento, poter scegliere. Se il trasporto non fosse stato fatto il 25, si sarebbe fatto il 27. La nostra intenzione era di inviare una sola carica, ma effettivamente, essendoci due date, capisco che qualcuno abbia potuto pensare che ci fossero due trasporti».

Il 27 giugno 1980, in volo nei cieli italiani non c'era dunque nessun carico di uranio arricchito. Tutti gli elementi di combustibile che i francesi avevano in programma di spedire erano arrivati a Tuwaitha due giorni prima. E nel momento stesso in cui gli intercettori aspettavano la loro preda sui cieli di Ustica, l'ispettore della Iaea Vladimir Kupryashkin sbarcava a Bagdad a bordo del volo Swiss Air 398 per andare a ispezionarli.

Se l'obbiettivo degli intercettori era un Airbus 300 che doveva volare sull'aerovia Upper Ambra 1, perché attaccarono il Dc-9 dell'Itavia che, pur volando nella stessa direzione, si trovava invece sull'Upper Ambra 13 ed è comunque un velivolo con una sagoma ben diversa? Con tutta probabilità la confusione tra le due aerovie parallele era da attribuire al fatto che, dopo migliaia di chilometri di volo sul mare, i piloti non avevano alcun punto di riferimento geografico a cui rapportarsi. E il loro sistema di navigazione non era stato in grado di indicare la posizione esatta in cui si trovavano. Leggendo il resoconto del raid condotto dagli americani su Tripoli nel 1986, scoprii che era successo lo stesso ai bombardieri del 48° stormo della Usaf partiti dalle basi inglesi. «I piloti degli F-111 non erano più certi della loro posizione – una sensazione piuttosto fastidiosa quando si tratta di trovare un bersaglio al termine di un volo di 2500 miglia» aveva scritto il colonnello Robert E. Venkus nel suo libro *Raid on Qaddafi*. «Anche con un miglior sistema di navigazione inerziale tanti piccoli errori finiscono coll'accumularsi; il sistema degli F-111 variava di un quarto di miglio all'ora [...]. Sembra probabile che l'incertezza sulla posizione abbia contribuito a causare gli involontari e tragici errori di bersaglio.»

Anche nell'intercettazione del Dc-9 dell'Itavia c'era stato evidentemente un errore di bersaglio. «Nella nostra Aeronautica il controllo è molto centralizzato, ma c'è anche spazio per decisioni individuali» lessi in un'intervista concessa dal generale David Ivry alla rivista «Israeli Air Force». «Questi due princìpi convivono, l'uno accanto all'altro. Tutti sanno quando il controllo centrale è indiscutibile e quando il caposquadriglia – o persino il singolo pilota – ha completa autonomia di movimento.» Nel caso di Ustica, non potendo comunicare con il comando centrale, mi parve ovvio che i piloti avessero la facoltà di decidere senza consultare nessuno. Forse su indicazione sbagliata dell'aereo di Sig-Int, l'identificatore aveva probabilmente visto sul radar un aereo che passava nel corridoio prestabilito all'ora prestabilita e aveva deciso di salire di quota per accertarsi che fosse il bersaglio desiderato.

«Con il sole appena tramontato, il pilota ha fatto la mossa più intelligente, cioè si è posizionato a est del bersaglio» mi spiegò Richard Coe, l'ex addetto della Air Force a Roma. «Se si fosse messo a ovest, non sarebbe riuscito a distinguere il bersaglio sullo sfondo scuro del cielo. Da oriente invece la silhouette sarebbe stata molto nitida.» Come si spiega allora

l'errore, dato che la silhouette di un Dc-9 (che ha i motori in coda anziché sotto le ali) è notevolmente diversa da quella di un Airbus? È possibile che l'identificatore sia stato troppo circospetto. Per non rischiare di esser visto, si era tenuto a 3/4000 metri dal bersaglio, e da quella distanza, in quelle condizioni di luce, identificare un aereo poteva non esser facile. È più probabile però che il pilota sia stato vittima di quello che gli esperti definiscono «scenario fulfillment», cioè ha visto quello che voleva o si aspettava di vedere.

Comunque sia, per poter attaccare in condizioni di pace un aereo civile con una mezza dozzina di passeggeri (quanti era logico aspettarsi a bordo del velivolo che trasportava l'uranio), i piloti avrebbero dovuto essere convinti che quella missione fosse una necessità oltre che un dovere. Non solo legittima, ma improrogabile. Avrebbero dovuto sapere di non potersi permettere esitazioni. Il rischio di essere rilevati dai radar italiani era tale da concedere una sola possibilità di salire in quota, identificare il bersaglio e procedere con l'attacco. Una volta raggiunti i 25.000 piedi, l'identificatore si era così trovato di fronte a una scelta tragicamente semplice: autorizzare l'attacco pur non potendo essere sicuro al cento per cento dell'esatta identità del bersaglio o rischiare di tornare a casa senza aver compiuto il proprio dovere. Senza aver salvato il proprio paese. Anziché un eroe sarebbe stato considerato un incapace. Forse addirittura un vile.

Il pilota aveva avuto una manciata di secondi per decidere il da farsi. E tutti i briefing e i voli di addestramento del mondo non avrebbero potuto prepararlo allo stress di quel momento. In gioco c'era la sopravvivenza del suo paese. In una situazione di estrema tensione come quella, potrebbe aver commesso un errore. Oppure, potrebbe aver optato per la decisione in un certo senso meno rischiosa per Israele: quella di autorizzare il lancio. Col rischio di colpire il bersaglio sbagliato.

Ce l'avevo fatta: ero riuscito finalmente a spiegare cosa era successo al volo Itavia 870. Fui travolto da una tempesta di sensazioni: soddisfazione, entusiasmo, orgoglio, ma anche paura. Sul piano professionale avevo paura di sbagliare – potevo aver trascurato qualcosa che smentisse inequivocabilmente lo scenario israeliano? Avrei perso la faccia e la reputazione. Sul piano personale avevo paura di aver ragione. In quel caso, avrei potuto essere l'unica persona fuori di Israele

a sapere quel che era successo al Dc-9 dell'Itavia. A rendere la circostanza ancor più inquietante era arrivata la notizia di un'ennesima morte sospetta, associata ad Ustica. Il 2 febbraio 1992, l'ex tenente colonnello dell'Aeronautica militare Alessandro Marcucci si era schiantato al suolo con il suo Piper durante un volo di routine. E, a detta di un suo amico ed ex collega dell'Aeronautica, non era stato vittima di una disgrazia, bensì di una bomba al fosforo. Motivo: stava indagando su Ustica.

Il mio informatore americano mi aveva detto che non correvo rischi. Ma potevo ignorare tutte quelle morti misteriose? Cominciai a essere molto più circospetto nei miei movimenti fuori di casa. Ricordando le precauzioni istintive dell'agente dello Sdece che avevo conosciuto, presi a camminare per strada cercando di approfittare delle vetrine dei negozi per guardarmi dietro le spalle nel modo meno appariscente possibile. E nella metropolitana cominciai a far sì che nessuno fosse dietro di me nel momento in cui il treno entrava in stazione.

Avrei voluto rendere tutto pubblico il più presto possibile. Ma il lavoro non era finito. L'inchiesta non poteva terminare con la ricostruzione dell'evento. Volevo conoscere le conseguenze che aveva avuto su chi ne era stato responsabile. Un evento di quella portata, un errore di quella natura non potevano non aver avuto una qualche conseguenza in Israele. Fino ad allora mi ero concentrato sui fatti precedenti alla tragedia del 27 giugno. Mi resi conto che dovevo esaminare quel che era successo a Tel Aviv subito dopo. Forse avrei trovato qualche indizio utile.

XXII

> Il rispetto della vita è la misura della civiltà umana, ma Socrate aveva ragione quando disse che la vita non è tutto. Ci sono cose più importanti della stessa vita.
>
> *Menahem Begin,* La rivolta: storia dell'Irgun

Il 28 giugno 1980, essendo sabato, era stato un giorno di riposo in Israele. Il 29, come ogni domenica, si era tenuta la riunione del gabinetto governativo. Dato il tema – il budget della Difesa – la discussione era stata più aspra del solito. Il ministro delle Finanze aveva chiesto tagli drastici, mentre il capo di Stato Maggiore, con lo stesso vigore, si era opposto. Dinanzi ai colleghi, Begin aveva dato l'impressione che il dibattito sui tagli al budget fosse in quel momento al centro dei suoi pensieri e delle sue preoccupazioni. Come se un Dc-9 con 81 passeggeri a bordo non fosse stato abbattuto in pieno mar Tirreno. Come se l'arcinemico Saddam Hussein non avesse ormai a disposizione l'uranio arricchito per la sua bomba.

Dalla Iaea sapevo che quello stesso giorno, il 29 giugno, l'ispettore ucraino Kupryashkin aveva aperto i sigilli dei contenitori degli elementi di combustibile. Avevo ottenuto una copia del rapporto da lui stilato per i suoi superiori a Vienna, in cui comunicava di aver calcolato, su richiesta degli iracheni, il grado di arricchimento del combustibile e aggiungeva che la spedizione della seconda carica di combustibile – quella che gli israeliani si aspettavano il 27 giugno – era prevista tra l'ottobre e il novembre del 1980. Appena completate le analisi, gli elementi erano stati trasferiti nel reattore Isis dove, il giorno dopo, il reattore aveva raggiunto la criticità. Per l'occasione era arrivato dalla Francia anche il presidente della Technicatome, Jean-Louis Andrieu. «Fu Andrieu a premere il bottone per attivare il reattore» mi disse il direttore del consorzio Cerbag, Gérard Bontron. «Poi ci fu una piccola cerimonia in cui stappammo una bottiglia di champagne e brindammo al successo del programma di cooperazione.»

Quello che in Iraq veniva celebrato come un successo, in Israele non poteva che esser vissuto come un dramma. E sul «New York Times» trovai la cronaca di quel che era successo

a Gerusalemme nel pomeriggio di quello stesso lunedì 30 giugno.

«Lunedì nella grande aula della Knesset i condizionatori lavoravano a pieno ritmo, ma il primo ministro, seduto al suo banco in giacca e cravatta, cominciò a sentire un caldo insopportabile. Estrasse il fazzoletto dal taschino e cominciò a asciugarsi il viso. "Fa un caldo qui!" disse al viceprimo ministro Simcha Ehrlich, il quale trovò strano quel commento, dato che l'aria nell'aula era semmai troppo fresca.»

Begin lasciò il banco a ferro di cavallo, dove sedevano i membri del governo, proprio mentre la Camera si preparava a votare una mozione di sfiducia al governo (poi bocciata senza difficoltà con 60 voti contro 54). Camminò senza l'aiuto di nessuno fino al suo ufficio al piano di sotto, dove il medico del Parlamento gli fece un rapido check-up. Fu contattato il suo medico personale, il cardiologo Mervyn Gottesman, il quale insistette perché Begin fosse ricoverato d'urgenza all'ospedale Hadassah. Il primo ministro avrebbe voluto tornare in aula, ma i medici furono irremovibili.

Alle 17 del 30 giugno 1980, Begin fu trasportato in autoambulanza all'Hadassah University Hospital e ricoverato nel reparto cardiologico. Mezz'ora dopo, il dottor Gottesman uscì dalla stanza in cui era ricoverato il premier – all'ottavo piano – e fu assalito da un'orda di giornalisti.

«Il primo ministro non si è sentito bene. Per sicurezza, lo abbiamo portato in ospedale, dove rimarrà per alcuni giorni. Non sappiamo ancora le cause del suo malessere. Ora sta bene, sta parlando con i suoi familiari. Gli abbiamo fatto un elettrocardiogramma e una radiografia al petto... Forse è qualcosa che ha a che vedere con il cuore.» Il giorno dopo, parlando nuovamente alla stampa, il dottor Gottesman ammise che Begin aveva avuto un «leggero infarto».

«Il malessere può essere attribuito al fatto che Begin ha lavorato in questi ultimi tempi in modo eccessivo?» domandò un giornalista.

«Non mi sento di dire che abbia ecceduto nel lavoro. Direi piuttosto che le tensioni di questi ultimi mesi hanno contribuito a questo nuovo infarto.»

«Ma l'infarto non può essere attribuito a qualcosa di specifico?» insistette il giornalista. «Qualcosa che è accaduto subito prima?»

«Da un punto di vista medico è impossibile dirlo» rispose il medico. Ed era vero. Ma Gottesman non sapeva che due

giorni prima dell'infarto era stato abbattuto per errore il Dc-9 dell'Itavia con 81 passeggeri a bordo. Quella notizia avrebbe certamente avuto tutti i requisiti dell'evento specifico a cui il giornalista aveva fatto riferimento.

Come al solito avevo bisogno del parere di un esperto, anzi meglio, di due, per sapere se era possibile un rapporto di causa-effetto, se una notizia sconvolgente può provocare un infarto a due o tre giorni di distanza da quando si è ricevuta.

«C'è un legame tra lo stress emotivo e la produzione di ormoni» mi spiegò il dottor Thomas Elmquinst, capo del Dipartimento di cardiologia del St. Vincent Hospital di New York, a cui non rivelai il nome della persona su cui lo interpellavo. «Gli ormoni prodotti dopo lo shock di una tragica notizia, possono aver avviato un processo di lenta occlusione delle arterie durato un paio di giorni. Dopo di che, si può essere verificato l'infarto. Può certamente succedere.»

Il dottor Bernard Monteleone, un cardiologo di Long Island, fu ancora più preciso: «L'organismo reagisce alla notizia con un'improvvisa emissione di adrenalina – cioè di ormoni – il che fa salire la pressione del sangue e causa un blocco del flusso sanguigno al cuore. Una persona in buona salute è in grado generalmente di tollerare una crisi del genere, ma in un malato di cuore l'aumento della pressione può portare a un infarto. E nel caso di un evento a effetto continuato, che persiste e si trascina nei giorni, la reazione può essere ritardata».

La vicenda dell'Itavia 870 mi pareva avesse tutte le caratteristiche dello shock a effetto continuato: probabilmente i piloti erano tornati convinti di aver colpito il bersaglio desiderato e solo il giorno dopo, quando sulle pagine dei giornali di tutto il mondo era stato riportato l'incidente del Dc-9, qualcuno doveva aver collegato i due eventi e comunicato a Begin la cattiva notizia. A quel punto la tragedia sarebbe stata triplice: erano state uccise 81 persone, si correva il rischio di essere scoperti e con tutta probabilità gli iracheni erano entrati in possesso di 24 chili di uranio arricchito.

Se il mio scenario era corretto, la responsabilità politica dell'errore sarebbe ricaduta sulle spalle di Begin. Ma quella operativa? La logica faceva pensare a Ran Goren, il direttore del Dipartimento Operazioni dell'Aeronautica israeliana. Ancora una volta mi fu di aiuto il libro di Nakdimon. Il giornalista israeliano aveva scritto che la decisione di procedere con il bombardamento dell'Osirak Begin l'aveva presa nella se-

conda metà di ottobre del 1980, quindi quattro mesi dopo Ustica. «La pianificazione dell'operazione divenne a quel punto l'occupazione principale del nuovo capo delle Operazioni dell'Aeronautica» aveva aggiunto. Il che significava che a metà di ottobre del 1980 Goren non era più al proprio posto. Sorgevano allora due domande: quando esattamente era stato trasferito? Si era trattato di un trasferimento improvviso?

Dalla Defense Intelligence Agency, il servizio segreto militare che negli Usa si occupa della schedatura dei militari stranieri, scoprii che il mandato di Goren era stato insolitamente breve. Nel biennio 1977-78 Goren risultava esser stato a capo della flotta dei caccia del Dipartimento Operazioni. Dedussi quindi che non era diventato capo dell'intero dipartimento prima del 1979. E dopo soltanto un anno e mezzo era stato trasferito. «Spostamenti e promozioni dipendono naturalmente da fattori contingenti, ma di solito il capo del Dipartimento Operazioni dell'Aeronautica israeliana ha un mandato di tre anni» mi rivelò un ex addetto militare a Tel Aviv.

Nella speranza di trovare un qualche indizio sulla data esatta del trasferimento di Goren, consultai la mia banca-dati elettronica. Trovai vari articoli sull'ufficiale israeliano, che nel frattempo era diventato generale. In uno si menzionava il suo curriculum e si diceva che aveva un master ottenuto presso la Us Naval Postgraduate School di Monterey, in California. E se Goren fosse stato trasferito in America subito dopo l'incidente di Ustica come punizione per il fallimento dell'intercettazione?

Ancora una volta mi rivolsi a Galileo.

«Il trasferimento non sarà stato ordinato per punirlo, anche perché la responsabilità era semmai del Mossad che non aveva saputo fornire le informazioni giuste» mi disse. «Piuttosto per allontanarlo dallo stress del Dipartimento Operazioni. Per qualsiasi ufficiale israeliano un master a Monterey è un vera e propria chicca, un privilegio riservato a pochi. Sarebbe stata quindi un'offerta che Goren non avrebbe certo rifiutato. E accettandola non si sarebbe sentito né degradato né punito.»

Tutto dipendeva dalla data dell'arrivo di Goren in America. Per saperla, mi rivolsi al College di Monterey. La risposta iniziale fu deludente. Dissero che Goren aveva cominciato il corso nel quarto trimestre del 1979. Com'era possibile? Nel 1979 io sapevo che era in Israele a pianificare l'at-

tacco contro il programma nucleare iracheno. Insistetti perché verificassero l'informazione e, alla fine, mi comunicarono che il quarto trimestre del 1979 cominciava in realtà ai primi di luglio del 1980, quindi proprio all'indomani di Ustica. A quel punto dovevo però sapere se per gli israeliani sarebbe stato possibile iscriverlo all'ultim'ora. Tornai quindi alla carica.

Forse perché insospettiti da tanta curiosità, gli americani informarono l'ambasciata israeliana delle mie richieste. Ricevetti così un'inaspettata quanto inopportuna telefonata dall'ufficio dell'addetto militare a Washington. Volevano sapere come mai cercavo informazioni su Goren. Colto di sorpresa, feci un vago riferimento a un libro sul bombardamento dell'Osirak e su altre operazioni di quel calibro. L'impiegata dell'ambasciata mi disse che avrebbe contattato Goren e avrebbe chiesto direttamente a lui la data del suo arrivo a Monterey. Avrei voluto fermarla, dirle che non c'era bisogno che scomodasse il generale. Ma sarebbe stata una reazione ancora più sospetta. Alcuni giorni dopo, l'ambasciata mi comunicò la risposta ufficiale di Goren: era arrivato negli Usa il 18 giugno, cioè nove giorni prima dell'incidente di Ustica. I tempi non coincidevano. Ma c'era da credergli?

A questo punto diventava ancora più urgente sapere che cosa dicevano gli archivi di Monterey. Scoprii innanzitutto che il College richiedeva ai suoi studenti di presentarsi solo sette giorni prima dell'inizio dei corsi, in quel caso, il 30 giugno. Che motivo avrebbe avuto un uomo superimpegnato come Goren di presentarsi con ben dodici giorni di anticipo sulla data prevista? Le testimonianze che raccolsi sembravano contraddire quella sua asserzione. «Di solito gli ufficiali israeliani arrivavano sempre un paio di giorni dopo tutti gli altri, mai prima» mi disse un funzionario del College che si occupava degli studenti stranieri.

Per quel che riguardava l'iscrizione, appurai che anch'essa poteva essere avvenuta all'ultimo momento. «È possibile che abbiano preso la decisione di inviare Goren a Monterey anche solo una settimana prima dell'inizio dei corsi» mi disse il funzionario di Monterey. «È capitato che alcuni israeliani siano stati iscritti all'ultimo minuto, e Ran era stato probabilmente occupatissimo con il suo lavoro fino all'ultimo.»

Con un pizzico di astuzia riuscii a sapere anche i voti ottenuti da Goren, dai quali si poteva supporre che fosse addirittura arrivato in ritardo. Il colonnello si era dimostrato infatti

un ottimo studente prendendo sempre e solo «A» – il voto più alto – eccetto che nel primo trimestre, quando ebbe due «A minus» e un «B plus». «Forse all'inizio ebbe qualche difficoltà a riabituarsi a studiare» mi disse un funzionario del College. «Oppure arrivò a corso già iniziato.»

Nell'elenco dei suoi compagni di corso inviatomi dal College di Monterey, trovai il nome di un ufficiale della Guardia costiera americana che rintracciai grazie alle potenti risorse elettroniche di un amico investigatore. Mi disse che in quell'anno e mezzo trascorso in California, Goren non aveva dato l'impressione di essere una persona molto socievole. «Era un uomo molto serio, quasi stoico» ricordò. «Era difficile da capire. Aveva un volto da giocatore di poker, sempre con la stessa espressione. E anche il suo umore non cambiava mai.»

Pensai inoltre di cercare informazioni sul successore di Goren alla guida del Dipartimento Operazioni. Per quel posto il comandante dell'Aeronautica David Ivry aveva scelto il più «rampante» dei giovani ufficiali del Cheyl Ha Avir, il colonnello Aviem Sella. Ma tra la fine del mandato di Goren e l'inizio di quello di Sella erano passati alcuni mesi durante i quali scoprii che quella delicata carica era stata inspiegabilmente lasciata scoperta. A rivelarmelo era il «profilo biografico» di Sella della Defense Intelligence Agency, secondo il quale Sella aveva preso il posto di direttore delle Operazioni «a partire dal tardo 1980, quando ha sostituito il colonnello Goren, che ha lasciato l'incarico per frequentare la Us Naval Post Graduate School a Monterey, in California».

Trovai poi un altro documento americano che sembrava confermare che la nomina di Sella era stata frutto di una decisione improvvisa e non programmata. Secondo un messaggio inviato nel marzo del 1979 al Pentagono dall'addetto militare a Tel Aviv, i piani di Sella erano di rimanere a studiare all'Università di Tel Aviv fino al 1981 inoltrato. «Il tenente colonnello Avi Sella ha completato il suo mandato e dalla prossima estate comincerà gli studi per un PhD» riportava il documento. «Sella completerà gli studi nell'estate del 1981.» Da questi documenti ebbi insomma l'impressione che, per prendere il posto di capo delle Operazioni, Sella fosse stato costretto a interrompere, o rimandare, almeno una parte degli studi. La necessità di trasferire Goren – pensai – doveva essere così impellente da non permettere rinvii. E poiché la persona designata come suo sostituto non era ancora pronta a prendere servizio, il posto era stato lasciato vacante

per più di due mesi. Nonostante che proprio in quel periodo si stesse mettendo a punto la missione contro l'Osirak.

Dagli archivi della Columbia University venni a sapere che il 3 luglio 1980 i medici avevano detto a Begin che le sue condizioni erano sufficientemente buone da consentirgli visite di lavoro. Quel giorno Begin aveva incontrato il ministro degli Esteri Itzhak Shamir e l'addetto militare Ephraim Poran. Il tema della discussione non riuscii a scoprirlo, ma sospettai che fosse collegato a un documento che il premier aveva ricevuto in quei giorni in ospedale: un rapporto segreto sugli sviluppi della situazione a Tuwaitha.[1]

Il 14 luglio, mentre lasciava l'ospedale, seppur assediato dai giornalisti, Begin non aveva voluto rilasciare dichiarazioni. Salendo sulla limousine che lo portava a casa, aveva però accennato a una questione che fino a quel momento era stata tabù. L'invio in Iraq di uranio arricchito – aveva detto – è uno «sviluppo molto grave».

A renderlo particolarmente grave ai suoi occhi, era la quantità di uranio di cui pensava che gli iracheni fossero entrati in possesso. Da un memorandum segreto del vicedirettore generale del ministero degli Esteri, Hanan Baron, citato da Nakdimon, sapevo infatti che il governo israeliano temeva che agli iracheni fossero arrivate due cariche. «L'Iraq possiede ora dai 24 ai 30 chili di uranio arricchito, il che può bastare a costruire un ordigno nucleare, seppur primitivo» aveva scritto Baron.

Per verificare questa notizia, telefonai a Baron in Israele. Lui mi confermò l'esistenza di quel memorandum e la sua incertezza sul quantitativo di uranio inviato in Iraq: «Presentai quel rapporto alla metà o alla fine del 1980. Effettivamente sospettavamo che anziché una ci fossero state due spedizioni di uranio arricchito. Non era chiaro, però, se la seconda spedizione fosse avvenuta o meno. Sapevamo per certo che c'era stata una spedizione, e sospettavamo ce ne fosse stata una seconda». Evidentemente, consapevoli di aver colpito il bersaglio sbagliato, gli israeliani avevano temuto che l'aereo con la seconda carica di uranio fosse riuscito ad arrivare a Bagdad. Non sarebbe stata una questione di secon-

[1] Ancora una volta a rivelarlo è Shlomo Nakdimon nel suo *First Strike*.

daria importanza. Una sola carica di 12 chili non sarebbe bastata agli iracheni per una bomba. Due sì.

Tre giorni dopo aver lasciato l'ospedale, Begin aveva convocato d'urgenza Sam Lewis, l'ambasciatore americano in Israele, e gli aveva detto che il programma nucleare iracheno gli stava causando «notti insonni». Poi lo aveva pregato di chiedere al presidente americano di intervenire sui francesi affinché interrompessero la fornitura di uranio arricchito. «Ripeto,» aveva detto Begin «è una questione cruciale per noi. Non è questione di un'altra squadriglia di aerei, si sta parlando di una bomba atomica!»[1]

Ma, avendola già percorsa, Begin sapeva bene che la strada della diplomazia non garantiva risultati. Ed essendo fallita anche quella dell'operazione clandestina, gli rimaneva solo una scelta: organizzare una campagna contro il programma nucleare iracheno, nella speranza di mobilitare l'opinione pubblica internazionale contro la cooperazione italiana e francese.

A questo proposito mi fu di aiuto un altro libro sul bombardamento dell'Osirak. Si intitolava *Two Minutes over Baghdad* ed era di tre autori israeliani. Descrivendo la campagna propagandistica lanciata dal governo subito dopo l'incidente di Ustica, gli autori avevano scritto:

> In Israele la stampa è libera, ma come in ogni paese democratico può essere manipolata e spinta a occuparsi di un soggetto che interessa al governo. Per molti mesi, la stampa israeliana aveva taciuto sul programma nucleare iracheno, nonostante lo Stato ebraico non avesse forse mai corso un pericolo così grave. Poi improvvisamente, alla metà di luglio del 1980, la stampa e la televisione israeliane cominciarono a parlare del progetto iracheno e della cooperazione tra Iraq, Francia e Italia. Articoli dal titolo «Una bomba atomica araba: casus belli per Israele?» oppure «Per Israele l'iniziativa francese [*in Iraq*] significa introdurre nel Medio Oriente la questione dell'attacco nucleare preventivo», non si erano mai visti prima sulla stampa israeliana.[2]

Ma, se lo scopo era di convincere i francesi a cancellare la consegna dell'U 235, perché mai cominciare la campagna

[1] L'incontro è descritto in *First Strike*.

[2] Amos Perlmutter, Michael Handel e Uri Bar-Joseph, *Two Minutes over Baghdad*, Vallentine, Mitchell & Co. Ltd, London 1982, pp. 74-5.

dopo l'arrivo a Tuwaitha di una quantità di uranio arricchito sufficiente per una bomba? Visto il vigore con cui era stata montata la campagna, la spiegazione era a mio parere una sola: gli israeliani avevano sperato di poter risolvere la questione con tutt'altri metodi. E solo dopo aver fallito avevano deciso di uscire allo scoperto alla ricerca della solidarietà internazionale.

Tutti i dirigenti israeliani che per anni avevano seguito la vicenda senza mai discuterla in pubblico risultavano coinvolti in quello sforzo. Persino una persona notoriamente riservata come il capo di Stato Maggiore generale Eytan. Il più attivo di tutti era comunque stato il fisico-spia Yuval Ne'eman. «L'unico uso che gli iracheni possono fare dell'uranio altamente arricchito di tipo militare da loro acquisito in Francia è la costruzione di bombe atomiche» aveva detto al «Jerusalem Post». «I francesi hanno ora fornito esplosivo nucleare per ordigni nucleari che gli iracheni possono fabbricare e avere pronti in meno di un anno [...]. A questo punto, gli iracheni non devono far altro che mettersi al tavolino e decidere quale tipo di bomba costruire. Hanno a portata di mano tutto ciò che serve.» Questa dichiarazione confermava che in quei giorni il governo israeliano temeva che gli iracheni avessero già ricevuto due cariche. Un timore secondo me fondato sulla consapevolezza di non essere riusciti a intercettare la spedizione del 27 giugno.

Tel Aviv aveva affiancato alla campagna pubblica una campagna più discreta rivolta ai governi dei due paesi che stavano cooperando con gli iracheni. Rendendosi conto che una semplice nota diplomatica non sarebbe stata sufficiente, il 20 luglio il ministro degli Esteri Shamir aveva inviato alla sua controparte italiana, Emilio Colombo, una nota scritta a mano. La lettera, in francese, parlava della «minaccia crescente e senza precedenti» costituita dal programma nucleare iracheno, citava le forniture italiane «utilizzabili per il riprocessamento del plutonio» e invitava il governo italiano a interrompere immediatamente il programma di collaborazione.

Colombo aveva risposto con una lettera di protocollo. Il linguaggio era diplomatico, ma ancora una volta traspariva l'indifferenza italiana verso le preoccupazioni israeliane: «Il governo italiano è vigorosamente contrario alla disseminazione della tecnologia militare [*nucleare*] [...]. Abbiamo esaminato a fondo le Vostre preoccupazioni e abbiamo concluso

che le caratteristiche tecniche del laboratorio italiano fornito all'Iraq sono molto meno sofisticate di quelle delle forniture francesi e sovietiche». Come a dire: che volete da noi? Francia e Urss fanno di peggio.

Il 28 luglio, Shamir si era incontrato con il rappresentante diplomatico francese a Tel Aviv e, senza mezzi termini, gli aveva detto: «Israele riterrà la Francia responsabile di qualsiasi conseguenza che l'attivazione del reattore potrà avere e di qualsiasi uso improprio del combustibile nucleare».

Il governo israeliano aveva comunque deciso di alzare il tiro. «Funzionari governativi israeliani hanno cominciato a fare riferimenti sempre più espliciti a una possibile iniziativa diretta a bloccare lo sviluppo di una bomba nucleare irachena» aveva riferito in agosto il quotidiano americano «The Christian Science Monitor». «Il viceministro della Difesa, Mordecai Zippori, ha recentemente detto che Israele ha molti modi di intervenire contro la spedizione di uranio a un paese arabo. "Esamineremo tutte le possibili vie legali," ha dichiarato "ma se la pressione diplomatica non dovesse dare risultati, vorrà dire che saremo costretti a prendere in considerazione altri metodi."» Il ministro dei Trasporti Chaim Landau gli aveva fatto eco dichiarando che Israele non avrebbe mai permesso all'Iraq di utilizzare il reattore nucleare francese per scopi aggressivi, mentre il direttore generale dell'ufficio del primo ministro, Matti Shmuelevitz, aveva detto a un giornalista: «Israele non può stare tranquillo ad aspettare che una bomba atomica irachena gli cada in testa».

Il 7 agosto 1980, alle 14 circa, il centralino della sede della Ansaldo meccanico nucleare di Genova, società partner della Snia a Tuwaitha, ricevette una telefonata: «Vostro aiuto al regime profano dell'Iraq alla costruzione armi nucleari porterà su voi e vostri operai un grave malanno. Abbiamo provato la nostra capacità di poter colpire. Se non smetterete il vostro aiuto agiremo contro di voi con tutti i mezzi a nostra disposizione. Viva la rivoluzione islamica».

Circa sei ore dopo, a Roma, l'ingegner Marino Fiorelli tornò a casa dall'ufficio e trovò due messaggi registrati dalla segreteria telefonica. A parlare era la voce metallica di un uomo. «Noi, comitato di salvaguardia della rivoluzione islamica, la avvertiamo che se non smetterà immediatamente il suo aiuto ai nemici della rivoluzione ci incaricheremo che lei smetta ogni attività. Faccia come diciamo prima che sia

troppo tardi per lei e per tutti i suoi. Viva la rivoluzione islamica» diceva il primo.

«Comitato di salvaguardia della rivoluzione islamica» dichiarava il secondo. «Ti avvertiamo che se non smetterete immediatamente i suoi aiuti ai nemici della rivoluzione ci incaricheremo che lei smetta ogni attività in questa vida. Faccia come diciamo prima che sia troppo tardi.» Dalla pronuncia e dagli errori di grammatica si capiva che a parlare non era un italiano. Il secondo messaggio, in particolare, era pieno di errori e includeva una parola – vida – in spagnolo.

Quella notte, a Roma, esplosero tre bombe. Le due più potenti devastarono gli uffici della Snia Techint al numero 34 di via Bargonia. La terza, di potenza minore, esplose sul pianerottolo dell'abitazione del direttore generale della Snia in via della Lungaretta. Nei giorni successivi, la campagna intimidatoria continuò con lettere e telefonate alle abitazioni di dirigenti della Snia, dell'Ansaldo e del Cnen e persino alla sorella di Fiorelli, una biologa che viveva a Bologna. In una lettera alla rappresentanza sindacale della Amn, le maestranze venivano inoltre invitate a sostenere lo sforzo di una sedicente «Associazione per la difesa della rivoluzione islamica» contro l'armamento atomico dell'Iraq.

Le autorità italiane non fecero fatica a capire chi si nascondesse dietro quelle sedicenti organizzazioni islamiche, sconosciute alla polizia e ai servizi segreti. Ne parlò a Fiorelli il direttore generale degli Affari economici, l'ambasciatore Maurizio Bucci, durante un incontro alla Farnesina. «Ho chiesto [...] l'interpretazione del ministero degli Esteri sugli autori dell'attentato rivendicato da fazioni iraniane e, quindi, ho richiesto se il ns. ministero degli Esteri avesse fatto interventi sull'ambasciata iraniana a Roma» scrisse Fiorelli in un successivo memorandum al presidente della Snia. «L'ambasciatore Bucci mi ha risposto che l'interpretazione dei fatti attribuiva l'attentato a Israele e pertanto nulla poteva esser fatto verso l'ambasciata iraniana, in quanto qualsiasi azione avrebbe provocato solamente la protesta e l'irritazione di tale ambasciata.»

I sedicenti difensori della rivoluzione islamica colpirono anche in Francia. Nella notte tra il 6 e il 7 agosto, una bomba esplose davanti alla porta di casa del libraio Jean-Jacques Graf, in un sobborgo di Parigi. Un messaggio rinvenuto in una cassetta postale spiegava il motivo dell'attentato. Era firmato Comitato per la salvaguardia della rivoluzione islamica

e diceva: «Jean-Jacques Graf ha ricevuto la Legion d'onore dai fabbricanti di armi atomiche e noi gli abbiamo dato quel che si merita per la sua opera contro la nostra rivoluzione. Noi ci occuperemo di tutti i collaboratori del regime di rinnegati in Iraq». Gli attentatori avevano colpito un omonimo dello scienziato della Technicatome, il quale in quei giorni era in vacanza nel Sud della Francia. Il messaggio arrivò comunque anche al giusto Graf.

L'11 agosto, tutte e cinque le società che componevano il consorzio Cerbag ricevettero telefonate minatorie da parte dello stesso comitato. «Se voi continuerete a fabbricare armi atomiche» disse una voce maschile al centralinista delle Cnim «ciò procurerà del male a voi e al vostro personale qualificato.»

Un indizio sull'identità dei responsabili delle bombe e delle minacce in Francia e in Italia venne fornito qualche tempo dopo all'ingegner Fiorelli da due studiosi inglesi che si recarono a trovarlo a Roma. I due stavano conducendo uno studio sui servizi segreti israeliani e avevano letto nei giornali inglesi delle telefonate minatorie registrate dalla segreteria telefonica di Fiorelli. Volevano sapere di più di quella campagna intimidatoria e soprattutto ascoltare la registrazione delle telefonate. A Roma, gli inglesi vollero assicurarsi che il misterioso interlocutore avesse effettivamente pronunciato la parola «vida», anziché «vita». Quando Fiorelli ne chiese il motivo, gli spiegarono che il Mossad aveva un'alta percentuale di agenti provenienti dal Sud della penisola arabica, un'area in cui si parla un dialetto simile allo spagnolo, il «ladino». In quel dialetto «vita» si dice appunto «vida»: quel lapsus era un motivo in più per puntare il dito sul Mossad.

XXIII

L'umore di Begin era sempre stato
variabile, su e giù a seconda dei momenti,
ma lentamente la voglia di azione diminuì,
i periodi di grande energia divennero più
rari e meno intensi. La capacità di
recupero che gli aveva permesso di
superare il Gulag, la clandestinità,
la vergogna di una vita passata
all'opposizione e le difficoltà di governo,
cominciò a venire meno.

Eric Silver, Begin: a Biography

Gerusalemme, 9 marzo 1992.

La processione funebre prese ad avviarsi alle 3 di pomeriggio – dieci ore dopo la morte di Menahem Begin. In una spontanea dimostrazione di affetto, 100.000 cittadini accorsero da ogni luogo di Israele per percorrere i 4 chilometri che dal centro portavano all'antico cimitero del monte degli Ulivi, appena fuori della Città Vecchia. Avvolta in uno scialle da preghiera, senza bara, la salma dell'ex primo ministro fu portata a spalla da sei ex membri dell'Irgun.

Il saluto finale fu semplice e senza pompa. Così come aveva voluto Begin. Non ci furono preghiere speciali, né cerimonie solenni, ma i commentatori e i politici non lesinarono encomi. Begin fu salutato come l'ultimo dei padri fondatori dello Stato di Israele, un ex guerrigliero divenuto statista. «Negli annali della nazione, il nome di Menahem Begin è scolpito tra quelli dei grandi» disse il primo ministro Itzhak Shamir.

L'«Ebreo Combattente» – come Begin amava definirsi – era morto. E sepolti con lui i suoi più intimi segreti, incluso quello dell'improvviso ed enigmatico abbandono della vita politica e del successivo isolamento e silenzio pubblico.

Mi chiedevo se in qualche modo Ustica avesse avuto a che vedere con quelle sue scelte finali. In varie biografie avevo letto che Menahem Begin era un uomo molto sensibile, per il quale ogni questione politica aveva sempre una ripercussione psicofisica. Un fallimento o una sconfitta politica potevano farlo precipitare in uno stato di crisi e di depressione, fin quando non si rifaceva vivo in lui l'Ebreo Combattente. Al-

lora il suo umore cambiava e tornava a essere più entusiasta e vitale che mai.

Questi suoi sbalzi di umore risalivano alla gioventù e avevano contribuito al suo arresto da parte delle autorità sovietiche in Lituania. Nel 1977, in un'intervista al «New York Times», Begin aveva confessato di non aver fatto nulla per evitare un arresto che sapeva imminente.

> Fu la morte del mio maestro, Jabotinsky. Morì improvvisamente il 3 agosto 1940. Dopo di che il mondo intero si oscurò per me e la mia famiglia. Jabotinsky per noi era più di un semplice leader, era un messaggero di speranza. Mi feci arrestare dai sovietici perché, come dissi davanti alla tomba di un membro di Betar: «Se non possiamo lottare per il nostro paese, allora dobbiamo soffrire per esso». Era un momento di disperazione. E dunque preferii andare in prigione. Quando mi presero, fui quasi felice.

Non appena liberato, lo stesso uomo che si era volutamente lasciato arrestare con estrema docilità era riuscito a scappare in Palestina e si era entusiasticamente arruolato nell'esercito polacco in esilio, contro il parere dei medici che volevano riformarlo a causa dell'insufficienza cardiaca.

Lessi anche che negli anni '50 e '60 le numerose sconfitte elettorali lo avevano portato a prendere in considerazione l'abbandono della politica e che nel 1978 uno scontro particolarmente aspro con il presidente Jimmy Carter durante i negoziati per la pace con l'Egitto lo aveva gettato in uno stato di profonda depressione. «Quasi dall'inizio del suo mandato di primo ministro, Begin mostrò di avere i classici sintomi della psicosi maniaco-depressiva» aveva scritto Eric Silver in *Begin: a Biography*. «Nel 1978 [*dopo lo scontro con Carter*]... cadde in uno stato di pessimismo e inerzia, per uscirne qualche tempo dopo, stimolato [*chissà?*] da una sfida, un insulto o un'opportunità di passare alla storia.»

Volendo appurare se Ustica aveva avuto un impatto sullo stato psicologico di Begin, scoprii un incredibile sbalzo di umore in coincidenza proprio della caduta del Dc-9. Il 1° luglio, descrivendo il periodo immediatamente precedente, il «Jerusalem Post» aveva scritto:

> Nelle ultime settimane, il primo ministro – che presto compirà 67 anni – aveva dato l'impressione di aver avuto un'inie-

zione di energia e vitalità. Sia i suoi collaboratori che i suoi ospiti, avevano notato che era tornato in piena salute. Begin stesso aveva detto ad amici e sostenitori di sentirsi meglio che mai.

Quell'improvvisa iniezione di energia e vitalità nelle settimane prima di Ustica – mi chiesi – era forse dovuta alla sfida o all'opportunità di passare alla storia di cui parlava Silver? Nel suo libro, trovai una ricostruzione del periodo immediatamente successivo ad Ustica:

> Nella seconda metà del 1980, Begin entrò in una delle sue periodiche fasi di depressione. Aveva avuto tre infarti e un leggero colpo apoplettico e i risultati si facevano vedere. I suoi ministri si lamentarono della mancanza di leadership. I visitatori lo trovarono apatico, distaccato e sentimentale. Spesso si dimenticava chi fossero o perché fossero andati a parlargli. Una delegazione dell'Associazione della stampa estera, andata a incontrarlo nella sua veste di ministro della Difesa, lasciò il suo ufficio in parte frustrata e in parte impietosita. Ai giornalisti Begin diede l'impressione di essere sulla via del tramonto, fisico e psicologico. Voci riprese dalla stampa israeliana, secondo le quali era arrivato ad addormentarsi durante i briefing del suo staff, vennero confermate da testimoni militari.

Potevo pensare, come Silver, che lo stato depressivo in cui cadde Begin nella seconda metà del 1980 fosse dovuto alla debolezza cardiaca. Ma il senso di colpa per la morte di 81 innocenti e la paura per la bomba islamica mi sembravano essere motivi ben più validi e più probabili. Anche perché un anno dopo Ustica, nonostante la malattia cardiaca, il suo umore cambiò radicalmente. Il 9 giugno 1981, durante la conferenza stampa convocata in seguito al bombardamento dell'Osirak, Begin era col morale alle stelle. Sul palcoscenico dell'affollatissimo centro stampa del governo, a Gerusalemme, era tornato l'Ebreo Combattente. «È una vergogna che due paesi antichi e civili [*come la Francia e l'Italia*], che hanno visto con i propri occhi quel che è successo al popolo ebraico, abbiano deciso di aiutare un arcinemico dello Stato ebraico, assetato di sangue, a produrre armi di sterminio di massa» aveva dichiarato in modo bellicoso.

Nel furore del momento, Begin non esitò a esprimere apertamente il suo astio per i francesi, da lui accusati di aver

fornito il know-how nucleare e 12 chili di uranio arricchito (a quel punto sapeva che c'era stata solo una spedizione). Grazie a loro – disse –, a Saddam Hussein sarebbero bastati soltanto altri 7-8 chili di uranio arricchito per fare una bomba. Begin descrisse il suo stato d'animo in quel periodo: «Per due anni ho vissuto con questo incubo, cosa che non auguro al mio peggior nemico.» A partire dal 1979, era stato tormentato dall'orribile pensiero di un Olocausto nucleare. Erano stati anni di terrore e di dubbio. «[*Giocando con dei bambini*] mi capitava di esser colto dallo stesso orribile pensiero: "Oh mio Dio, che cosa accadrà a questi bambini tra qualche anno? Una bomba atomica potrebbe essere lanciata contro di loro".» Assumendo la carica di primo ministro, Begin si era personalmente impegnato a ricorrere a qualsiasi mezzo pur di impedire un nuovo olocausto, e ai suoi occhi il programma Osirak avrebbe portato dritto in quella direzione. «Non ci sarà un altro olocausto nella storia del popolo ebraico» disse ai giornalisti. «Mai più, mai più.»

Esattamente un anno dopo il bombardamento dell'Osirak, il 6 giugno 1982, Begin ordinò l'invasione del Libano. Non accadeva dai tempi di Ben Gurion che Israele attaccasse un paese straniero senza esser stato provocato. Lo scopo ufficiale era di impedire ai palestinesi di bombardare i villaggi israeliani di confine, ma a detta di molti era un pretesto per tentare di assestare un colpo mortale all'Olp. In un discorso alla Knesset annunciò che l'operazione non sarebbe durata più di 48 ore. Ma si sbagliava. Passarono le settimane, poi i mesi e le truppe israeliane finirono impantanate nelle sabbie mobili di un'impossibile operazione di polizia. Le perdite furono pesanti: oltre 700 soldati uccisi e 3000 feriti. Ancor più tragica, almeno dal punto di vista dell'immagine, fu la strage nei campi profughi di Sabra e Chatila, dove i falangisti libanesi massacrarono centinaia di innocenti sotto gli occhi dei soldati israeliani.

Al fallimento dell'invasione del Libano, nel novembre di quell'anno si aggiunse la morte di Aliza, la donna che per quarantatré anni era stata al suo fianco. Stravolto dal dolore, Begin entrò in un ennesimo periodo di depressione e perse ogni interesse per la politica. Il 28 agosto 1983 annunciò di voler lasciare la carica di primo ministro e tre settimane dopo rassegnò le dimissioni. «Non posso più andare avanti» disse nella sua ultima riunione di gabinetto. «Non ne ho più la forza.»

Per i rimanenti nove anni di vita, Begin visse in completo isolamento, chiuso nel suo appartamento di Gerusalemme, uscendo solo per andare a farsi visitare dal suo medico e per recarsi in cimitero a rendere omaggio alla tomba della moglie. Il desiderio di essere sotterrato accanto alla sua Aliza gli faceva attendere la morte con serenità. Anzi, l'avrebbe accolta volentieri. «La verità è che è triste» spiegò un suo assistente a un giornalista del «Washington Post». «Nel suo cuore c'è una profonda tristezza.»

La ragione della malinconia e del pessimismo di quegli ultimi anni di vita di Begin è sempre rimasta un mistero. «Solo il figlio, la persona che gli è stata più vicina, potrebbe spiegare che cosa lo indusse a dare le dimissioni» ha scritto il giornalista israeliano Yossi Melman nel suo *I nuovi israeliani: un popolo che cambia visto da vicino*. «Ma per ora non ha mostrato alcuna intenzione di volerlo fare. Tutto il resto è congettura: il dolore per la morte di sua moglie? Il suo senso di colpa per la guerra in Libano?»

Il mio sospetto era che potesse entrarci anche Ustica. L'invasione del Libano mi pareva infatti un errore che non poteva non aver evocato la tragedia del Dc-9. Anche in quel caso il bisogno di azione lo aveva spinto a muoversi senza prendere in considerazione tutti i rischi e le possibili conseguenze. La morte di Aliza era stata poi la goccia che aveva fatto traboccare il vaso. Aliza era stata la persona a cui si era sempre rivolto nei momenti di maggior difficoltà, l'unica a cui aveva confidato i suoi problemi e con cui aveva condiviso ogni inquietudine. La sua morte, l'ultima delle tante perdite che hanno tormentato la vita di Menahem Begin, poteva aver provocato un rigurgito di tutte le precedenti: quella dei suoi familiari sterminati nell'Olocausto, degli ebrei morti nell'attentato al King David Hotel, dei 700 soldati uccisi in Libano e degli 81 passeggeri dell'Itavia 870.

Dal 1983 fino alla morte, Begin evitò qualsiasi manifestazione o dichiarazione pubblica. L'unica, significativa eccezione avvenne all'indomani della Guerra del golfo, in seguito alle rivelazioni sul programma nucleare clandestino di Saddam Hussein. Nell'estate del 1991, la stazione radio delle Forze armate israeliane gli chiese un'intervista. Begin accettò, a condizione che fosse breve e venisse fatta per telefono.

Finalmente vendicato, era pronto a rompere otto anni di silenzio. «Quando gli Scud sono cominciati a cadere su

Israele, molte persone, anche quelle che ci avevano criticato all'epoca [*per aver bombardato l'Osirak*], hanno capito che avevamo ragione noi. E che loro sbagliavano.» E concluse con queste parole: «Non tutti i fini giustificano i mezzi. Ma la nostra situazione era così particolare da rendere vano qualsiasi altro mezzo, eccetto la ribellione – la guerra santa».

Ero convinto che gli 81 passeggeri del volo Itavia 870 fossero state vittime innocenti di quella guerra santa. Ma potevo dimostrarlo in modo incontrovertibile, quando in Italia c'era ancora gente che testardamente sosteneva la tesi della bomba a bordo? Se non riuscivo a escludere in modo definitivo la possibilità di una bomba, temevo che qualsiasi scenario di intercettazione sarebbe stato respinto o, perlomeno, messo in discussione.

Il problema era che, inspiegabilmente, nel relitto non erano stati trovati fori, frammenti o altri segni di missile. Neppure il professor Mario Vadacchino, il capo del team di periti al servizio dei familiari delle vittime con il quale avevo col tempo stabilito uno stretto rapporto di collaborazione, era mai riuscito a spiegarsi la mancanza di tracce di un missile. Tanto è vero che aveva finito col pensare a una collisione in volo all'interno di uno scenario di intercettazione.

Ma poiché sul relitto del Dc-9 erano state trovate tracce di esplosivo tipico di una testata missilistica, un missile doveva per forza esser stato lanciato. Ed ero quindi convinto che ci sarebbero dovuti essere segni rivelatori, anche se solo indiretti. Il relitto era stato meticolosamente ricostruito: possibile che dai rottami non si capisse se a farlo esplodere era stata una bomba oppure un missile? Occorreva un esperto di testate missilistiche, qualcuno che avesse studiato l'impatto di un missile su un aereo e sapesse fare l'«autopsia» del relitto. I familiari delle vittime non lo avevano trovato. I loro periti, ingegneri e professori universitari, erano ottimi professionisti, ma non avevano mai lavorato con testate missilistiche.

Tra i miei «consulenti» c'era il dottor Thomas Amlie, che negli anni '50 era stato uno degli inventori del Sidewinder. Fu lui a suggerirmi di chiamare il suo collega Robert Sewell, detto Bud, un fisico che per trentasei anni aveva lavorato al Centro di ricerca missilistica della Us Navy di China Lake, in California. «È il numero uno del mondo in quel campo» mi disse. «Ha passato decenni interi ad analizzare gli effetti e i dosaggi delle testate dei missili e a studiare il comportamento di tutti i tipi di missili.» Sembrava la persona più adatta.

Sewell si dichiarò disposto ad aiutarmi, per pura curiosità professionale. Gli fornii un set di 37 fotografie del relitto ricostruito, scattate dalla polizia scientifica su richiesta dei periti delle famiglie. La mia speranza era che trovasse qualche segno, qualche lamiera contorta in un modo a lui familiare. Non mi aspettavo nulla di definitivo. La sua perizia fu invece categorica: c'erano i segni di un attacco missilistico.

Per quel che mi riguardava, lo studio di Sewell avrebbe potuto chiudere una volta per tutte il capitolo della bomba. Ma potevo immaginare quello che avrebbero detto gli esperti dell'Aeronautica: come può pretendere quest'americano di scoprire quel che è successo all'aereo da una trentina di fotografie quando nessun esperto, né italiano né straniero, è riuscito a capirlo analizzando il relitto stesso? L'unica soluzione era di mandare Sewell in Italia a esaminare i resti dell'aereo. Decisi di chiamare Daria Bonfietti e raccontarle che avevo mostrato le fotografie del relitto a un esperto americano, che il suo responso era stato «molto incoraggiante», e che a mio parere sarebbe valsa la pena coinvolgerlo nella vicenda nominandolo perito di parte. Daria voleva saperne di più: chi era la persona in questione? Che preparazione aveva? Le dissi che le avrei portato in Italia il curriculum dell'esperto e due pagine dattiloscritte con la traduzione in italiano dei risultati dell'analisi sulle foto.

Alcune settimane dopo, agli inizi di marzo del 1993, ci incontrammo a Milano. L'appuntamento era di nuovo alla Stazione Centrale, al termine del binario dell'Intercity delle 16:00, che quel giorno arrivò con appena una decina di minuti di ritardo. C'era un altro treno un paio d'ore dopo con cui Daria contava di tornare a Bologna e quindi decidemmo di fermarci nel bar della stazione. Le diedi una copia del curriculum e una del rapporto di Sewell perché lo mostrasse al suo avvocato, il professor Alessandro Gamberini. Daria mi disse che non le sembrava ci fosse nulla da perdere a coinvolgere l'americano, ma che la decisione finale l'avrebbe presa con l'avvocato. Due settimane dopo, mi chiamò a New York per comunicarmi di aver nominato Sewell perito di parte e di aver fissato col giudice Priore una visita peritale all'hangar di Pratica di Mare, fuori Roma, in cui era conservato il relitto.

Sewell sbarcò a Fiumicino alle 10:30 del 30 marzo '93. Un taxi lo portò a Roma all'Hotel Andreotti, nei pressi della Stazione Termini, dove nel pomeriggio ricevette la visita dell'avvocato Gamberini e del professor Vadacchino. La mattina

successiva, Gamberini andò a prenderlo in albergo per accompagnarlo a Pratica di Mare.

Davanti all'hangar in cui era conservato il relitto, Sewell fu presentato al giudice Priore e ai suoi periti. Dentro il capannone, al centro, si stagliava la struttura ricostruita del Dc-9. L'americano si accorse subito che la ricostruzione era il risultato di un'opera monumentale. Come in un mastodontico puzzle tridimensionale, centinaia di pezzi e pezzetti erano stati sistemati in una ossatura metallica a griglia. Rottami di metallo, cuscini, sedili, salvagente, maschere per l'ossigeno e migliaia di altri frammenti indefinibili erano inoltre catalogati ed esposti a terra in una ventina di «zone». La zona 1 conteneva i relitti della cabina dei passeggeri – decine di sacchetti di plastica trasparente con dentro abiti e oggetti personali. Nella zona 22 erano esposti i giubbotti salvagente, nella zona 23 i cuscini dei sedili, diligentemente allineati in fila l'uno accanto all'altro.

Dopo un primo giro perlustrativo, Sewell estrasse la sua videocamera e cominciò a filmare relitto e rottami. Poi salì lungo la rampa di legno con corrimano blu che portava dentro alla struttura ricostruita e filmò l'interno. Dopo un breve intervallo per il pranzo, durante il quale venne bombardato di domande dai vari membri del collegio peritale delle famiglie, Sewell tornò nell'hangar e proseguì l'esame del relitto per il resto del pomeriggio.

Il successivo 13 maggio, Sewell tornò una seconda volta in Italia a riesaminare il relitto e un paio di settimane dopo mi spedì una copia della sua perizia. Si è trattato di un attacco missilistico, mi confermò, ma di missili ne sono stati lanciati almeno due. Sulla cosiddetta «mappa della pelle», cioè la mappa elaborata al computer che mostra ogni frammento recuperato come se fosse stato raddrizzato e riattaccato ai pezzi adiacenti, l'ingegnere americano mi indicò i fori di entrata e di uscita di due missili. E su alcune fotografie del tappetino della cabina passeggeri mi mostrò i segni dei tagli prodotti dal passaggio dei missili lanciati dall'intercettore. Ma a suo parere anche l'altro aereo – l'identificatore – poteva aver partecipato attivamente all'attacco, lanciando due missili a guida infrarossa da dietro.

«Se fosse stato un singolo missile, si sarebbe potuto trattare anche di un lancio accidentale» mi disse. «Ma se, come penso, sono stati almeno due e forse addirittura quattro, non può che essersi trattato di un attacco intenzionale. Qualcu-

no voleva abbattere quel Dc-9, o un qualche altro aereo per cui è stato scambiato, e voleva farlo senza essere visto.» Le simulazioni eseguite da Sewell al computer confermavano che le battute dei radar di Fiumicino – il Selenia e il Marconi – coincidevano perfettamente con i movimenti di un caccia in manovra d'attacco.

Il fisico americano fu anche in grado di spiegare l'assenza sulla fusoliera di tracce o segni di impatto dei frammenti della testata. «Se qualcuno mi avesse chiesto di scegliere un missile con cui abbattere un aereo senza lasciare alcuna traccia o alcun indizio che permettesse di risalire a me, io avrei senza dubbio pensato a un missile con una testata senza frammenti. Fatta esclusivamente di esplosivo. E avrei usato una miscela universale, con sostanze usate un po' da tutti, come quelle di cui sono stati trovati residui, cioè il Tnt e l'Rdx» mi spiegò. «Una testata di puro esplosivo, esplodendo non lascia traccia alcuna. Lo so con certezza perché io stesso ho condotto esperimenti del genere.»

L'esperienza e la competenza di Sewell si dimostrarono fondamentali anche nella ricostruzione della manovra d'attacco, che gli chiesi di fare sulla base dei tracciati radar e dei risultati di uno studio condotto dai professori del Politecnico di Torino Mario Pent e Mario Vadacchino.

I due professori avevano rielaborato al computer i dati di Ciampino e da una fluttuazione anomala dei segnali radar primari avevano concluso che quelle che si era sempre pensato fossero le ultime battute del Dc-9 erano in realtà le tracce di due aerei che volavano paralleli a distanza ravvicinata. «L'analisi differenziata dei rilevamenti di radar primario e secondario» diceva il loro rapporto «consente di formulare su solide basi l'ipotesi che un secondo aereo, privo di trasponder attivo, affiancasse il Dc-9 Itavia nella fase finale del volo prima dell'incidente.» Il che voleva dire che, oltre all'intercettore visto da Lund e Macidull, Fiumicino aveva rivelato anche l'identificatore.

Con in mano i grafici dei tracciati radar e quelli frutto della rielaborazione di Pent e Vadacchino, Bud Sewell ricostruì la manovra d'intercettazione passo per passo, confermando pienamente lo scenario da me formulato:

> Alle 20:58 l'identificatore si sistemò sotto il Dc-9, in posizione tale da non esser visto dai radar del traffico aereo. Undici

> secondi dopo, l'intercettore venne rilevato da Fiumicino (battuta −17 nella cartina pubblicata a pagina 313 dell'Appendice) mentre era nel mezzo della sua manovra d'attacco. Proprio in quell'istante, l'identificatore si spostò ad est per identificare il bersaglio. Per motivi di sicurezza, si mantenne a circa 3/4000 metri di distanza. A quel punto, mentre il partner stava completando la manovra d'attacco, deve aver dato il segnale di Ok.
>
> L'intercettore aveva fatto una virata a 1-G, a una velocità di Mach 1. Aveva superato il bersaglio, virato a sinistra e stava volandogli incontro. Alle 20:58 e 39 secondi il radar di Fiumicino lo aveva visto di nuovo (battuta −12 nella cartina). Quarantadue secondi dopo, il pilota lanciò il primo missile. Secondo i miei calcoli, in quel momento era a una dozzina di miglia di distanza dal Dc-9 – quindi sufficientemente lontano da non esser visto dal pilota – e si trovava a un angolo di circa 45 gradi dalla prua del bersaglio, angolo ideale da cui effettuare il lancio. Quattro secondi più tardi, alle 20:59 e 25 secondi, il pilota dell'intercettore lanciò un secondo missile. Poi, pur continuando a tenere il radar di bordo puntato sul bersaglio, cominciò a virare leggermente verso destra, preparandosi alla successiva manovra evasiva.
>
> A quel punto, stando sul lato destro della cabina, il copilota del Dc-9 deve aver visto uno dei due missili che gli stava arrivando addosso. O forse ha visto il fumo del motore di un missile. Il primo missile colpì il Dc-9 alle 20:59 e 51 secondi, e il secondo impattò a una distanza di tempo di circa 0,1 secondi.
>
> Dopo aver diretto l'attacco dell'intercettore, l'identificatore lanciò a sua volta due missili a guida infrarossa. Attratti dal calore, i missili furono fatti detonare dalla spoletta di prossimità nelle vicinanze del motore destro, che a quel punto si era separato dalla fusoliera. Alcuni frammenti delle testate dei missili a guida infrarossa colpirono il Dc-9 sulla fiancata destra, davanti all'ala.
>
> Dopo l'attacco, intercettore e identificatore fecero una manovra evasiva verso oriente e in picchiata per tornare alla base, che è ciò che ci si aspetta in questi casi.

A detta di Sewell, tutto collimava. I dati corrispondevano alla traiettoria e alla curva tipica di una manovra d'attacco. «Tutto coincide» mi disse l'americano. «Se io avessi dovuto attaccare quell'aereo, avrei fatto precisamente quella manovra.»

Epilogo

È peggio di un delitto. È un errore.
Charles-Maurice de Talleyrand-Périgord

Pur non avendo trovato la prova inconfutabile che inchioda il colpevole sulla scena del delitto, ero riuscito a individuare e metter insieme tutti i pezzi del puzzle. Le prove erano di carattere indiziario, ma seguivano un filo logico e un ragionamento consequenziale. Avevo dimostrato che il Dc-9 non si era disintegrato in volo per un cedimento strutturale né era esploso a causa di una bomba, bensì era stato abbattuto da due o più missili. La mia indagine aveva inoltre provato l'estraneità dei quattro paesi di cui si aveva motivo di sospettare – Italia, Usa, Francia e Libia –, paesi che avevano il motivo o solo l'opportunità di abbattere un aereo in volo quel giorno a nord di Ustica.

Gli unici caccia italiani dotati di missili a testata attiva erano gli F-104 della Difesa aerea, ma nessuno di essi era in volo quella sera. La portaerei americana *Saratoga* era in porto a Napoli, non nel mezzo del mar Tirreno da dove un suo Phantom avrebbe potuto decollare e attaccare il Dc-9. E quella sera nessun caccia americano era in volo nella zona di Ustica, né alcun missile è mai risultato mancare dai depositi militari statunitensi.

Non essendosi trovata traccia di un'esercitazione multinazionale che coinvolgesse velivoli di altri paesi, occorreva concludere che quella sera a nord di Ustica uno o più aerei non italiani avevano surrettiziamente raggiunto il Basso Tirreno con l'intenzione di intercettare un aereo civile. E nonostante il servizio segreto francese stesse effettivamente tramando contro Gheddafi, esso non aveva a propria disposizione i mezzi per intercettare un aereo in volo. Per quel che riguarda la Libia, il MiG precipitato nella Sila non aveva nulla a che vedere con l'incidente del Dc-9, e comunque l'Aeronautica di Tripoli non aveva né gli uomini né la capacità di intercettare un aereo nel mezzo del mar Tirreno. Ma allora chi avrebbe

potuto avere il motivo – e la capacità – per fare una cosa del genere?

Tutti gli indizi portavano a Tel Aviv. Il governo israeliano aveva motivo di credere che nel giorno dell'incidente la Francia dovesse inviare a Tuwaitha una seconda carica di uranio arricchito la quale, sommata a quella inviata due giorni prima, avrebbe dato agli iracheni una quantità di materiale fissile sufficiente per una bomba atomica. Per Menahem Begin era questione di vita o di morte, e a mio parere aveva deciso di intercettare l'aereo carico di uranio con l'imperturbabilità di chi sa di assoggettarsi al proprio destino. Anche perché, dal suo punto di vista, quella decisione gli era stata imposta. Nonostante Saddam Hussein stesse pianificando l'annientamento del suo popolo, francesi e italiani avevano ignorato le sue richieste e i suoi moniti. Aveva tentato – Dio solo sa se aveva tentato – di fermarli attraverso i legittimi canali diplomatici. Li aveva scongiurati, li aveva persino minacciati. Ma loro avevano fatto orecchio da mercante. Alla fine non aveva avuto altra scelta se non quella di prendere l'iniziativa per impedire all'Iraq di acquisire i 20 chili di uranio arricchito sufficienti per una bomba. E l'ossessivo terrore di un altro olocausto, sommato all'ostilità nei confronti di chi collaborava con «l'arcinemico assetato di sangue», lo avevano spinto a imbarcarsi in un'impresa disperata.

Non era la prima volta che l'Aeronautica israeliana intercettava un aereo civile straniero, e nel 1980 aveva sia i mezzi che la capacità di effettuare un'intercettazione in volo anche a notevole distanza dalle proprie basi. Gli aereicisterna avrebbero dato ai caccia israeliani l'autonomia necessaria per arrivare fino al punto in cui doveva avvenire l'intercettazione, mentre un velivolo Sig-Int avrebbe potuto tenere sotto controllo il sistema della Difesa aerea italiana segnalando l'arrivo del bersaglio. Dalla ricostruzione dell'esperto di missilistica Bud Sewell, risulta che l'attacco venne eseguito da due caccia: uno identificò l'aereo da dietro, l'altro lanciò da una dozzina di miglia di distanza un attacco semifrontale. Il Dc-9 dell'Itavia era stato secondo me abbattuto al posto del bersaglio desiderato, a causa dell'imprecisione del sistema di navigazione, ma anche perché, come aveva dimostrato l'abbattimento del Boeing 727 della Libyan Arab Airlines nel 1973, gli israeliani preferivano rischiare un errore di tragiche proporzioni piuttosto che mettere in pericolo la sicurezza del loro paese.

Tutto lascia inoltre pensare che quel tragico errore abbia avuto un impatto immediato sulle due persone maggiormente responsabili del programma anti-Osirak. Il capo del Dipartimento Operazioni dell'Aeronautica israeliana, colonnello Goren, fu spedito in California per un anno e mezzo e così escluso dalla pianificazione del bombardamento del reattore, mentre il primo ministro Begin prima ebbe un infarto e poi entrò in uno stato di profonda depressione.

Questa ricostruzione contribuisce a chiarire circostanze che erano sempre rimaste inspiegate, come l'omicidio del dottor Yaya al Meshad, i ripetuti tentativi di penetrazione nello spazio aereo italiano nelle settimane precedenti l'incidente, la provenienza dell'aereo che Enrico Brogneri ha visto sfrecciare a bassa quota mezz'ora dopo l'esplosione del Dc-9, e il rapporto segreto israeliano che faceva riferimento a due spedizioni di uranio nonostante una sola fosse stata annunciata ed effettuata.

Il quinto scenario, quello israeliano, spiega infine come mai, nonostante tredici anni di indagini giudiziarie, inchieste giornalistiche, interpellanze parlamentari e rogatorie internazionali, non si sia mai trovato qualcuno che sapesse quel che era successo la sera del 27 giugno 1980 a nord di Ustica. In una vicenda in cui erano coinvolti aerei, missili e personale militare di vario genere, nessuno sforzo di insabbiamento avrebbe infatti potuto essere così efficace da impedire una fuga di notizie: a meno che non si fosse trattato di una missione supersegreta, pianificata per restare tale, e condotta da un paese in grado di proteggere i suoi segreti militari. Si spiega così anche perché è stato tanto difficile identificare i responsabili. A parte gli esecutori di quella missione, nessun altro poteva infatti immaginare che cosa fosse successo al Dc-9. La notte dell'incidente la Nato e gli americani non si erano accorti di nulla, mentre l'Aeronautica italiana si era resa conto che qualcosa di insolito era accaduto, ma non era riuscita a capire che cosa. Né potevano essere produttivi anni e anni di indagini alla ricerca di indizi che coinvolgessero i quattro paesi di cui era logico sospettare, ma che non avevano alcuna responsabilità nell'incidente. Gli unici che avrebbero potuto subodorare un intervento israeliano erano i francesi, ma non avevano alcuna ragione di collegare l'incidente dell'aereo dell'Itavia alla spedizione dell'uranio, perché nel giorno dell'incidente spedizioni non ce ne erano state.

In conclusione, è logico domandarsi come abbia fatto un

capo di Stato a decidere di intercettare un velivolo civile su un corridoio aereo di un altro paese, mettendo così a repentaglio la vita di molti innocenti. La risposta può essere una sola: quella «missione impossibile» si adattava al modus operandi di un «Ebreo Combattente» come Menahem Begin, un uomo profondamente convinto di essere «perseguitato, isolato e abbandonato» dal mondo intero e ancora più convinto della necessità di rispondere occhio per occhio e dente per dente. I suoi eroi erano gli zeloti ebrei di Masada, la fortezza di pietra sul mar Morto che quasi due millenni prima, davanti alle potenti legioni romane, avevano preferito il suicidio di massa alla vergogna della resa. I martiri di Masada erano simbolo di forza e orgoglio per un uomo che aveva un disperato bisogno di ricordare episodi di coraggio anziché di capitolazione del proprio popolo. Erano «ebrei combattenti» indomiti anche se attaccati da forze decisamente superiori e abbandonati dal resto del mondo. Un modello per lui e per l'Israele che intendeva lasciare ai posteri.

Nel suo zelo masadiano, Begin deve aver ignorato i rischi impliciti in una intercettazione su un'aerovia civile, contando sull'infallibilità dei servizi segreti e dell'Aeronautica israeliana. Ma la raccolta di intelligence è un'arte tutt'altro che infallibile, e qualsiasi operazione segreta ha dei margini di errore che non possono essere sottovalutati.

Nel caso di Ustica, gli errori sono stati due: i piloti hanno attaccato l'aereo sbagliato e il Mossad non ha comunicato agli intercettori il mancato decollo del bersaglio. Il primo errore è probabilmente da attribuire alla rapidità dell'evento, il secondo è più difficile da spiegare. Secondo Galileo, la procedura sarebbe dovuta essere quella di inviare un agente in aeroporto col compito di identificare il bersaglio e comunicarne ai caccia l'avvenuto decollo. Ma gli israeliani potrebbero aver incontrato dei problemi. È possibile che il Mossad abbia avuto un agente in aeroporto il 25 giugno – giorno del primo trasporto –, ma non il 27. Oppure che, una volta appurato che non c'era alcun aereo con l'uranio, l'agente israeliano non sia riuscito a fermare i caccia, i quali a causa della distanza erano già da tempo in volo. O infine che un aereo simile a quello che doveva trasportare l'uranio sia decollato all'ora prevista.

Più di qualsiasi altro capo di Stato, Begin avrebbe dovuto sapere che le operazioni clandestine sono, per loro natura, molto rischiose. Indipendentemente dall'accuratezza con cui

le si prepara. Glielo aveva insegnato l'attentato al King David Hotel, quando un'azione di sabotaggio intesa a umiliare gli inglesi aveva provocato la morte di 91 persone, di cui più della metà di nazionalità non inglese. In quell'operazione erano stati commessi vari errori: era stata usata una quantità eccessiva di esplosivo, la telefonata di avvertimento in albergo era stata fatta all'ufficio sbagliato e per la detonazione dei 350 chili di tritolo era stata scelta un'ora, le 12:37 di un lunedì pomeriggio, in cui il personale arabo ed ebreo non aveva ancora lasciato l'albergo per l'intervallo di pranzo. Altri leader dell'underground ebraico si erano resi conto dei rischi di quell'operazione e avevano cercato di fermarla. Chaim Weizmann, zio dell'ex ministro della Difesa Ezer Weizman, allora presidente del Movimento sionista, aveva addirittura minacciato le dimissioni. Ma la voglia di azione di Begin era stata più forte del timore delle possibili conseguenze.

Con la stessa noncuranza, Begin ha evidentemente ignorato i rischi di un'intercettazione di un aereo civile su un'aerovia civile a 3000 chilometri da Israele. Per questo la morte di 81 persone a bordo del Dc-9 dell'Itavia non può essere considerata accidentale.

L'ex primo ministro israeliano è morto, ma in un mondo sempre più tormentato da nazionalismi e violenze etniche è presumibile che altri leader siano oggi disposti ad autorizzare operazioni altrettanto rischiose sulla base di informazioni altrettanto inaffidabili. La mia speranza è che la lezione di Ustica contribuisca a impedire che altre vite innocenti vengano sacrificate nel nome della sicurezza nazionale.

Appendice

Nel corso di 4 anni di indagini Claudio Gatti ha raccolto migliaia di pagine di documenti, molti dei quali segreti o riservati. Quelli di provenienza americana sono stati per lo più ottenuti grazie al Freedom of Information Act (Foia), la legge che concede ai giornalisti il diritto di chiedere accesso ai documenti di qualsiasi agenzia federale americana. Per quel che riguarda i documenti italiani, molti sono parte del voluminoso materiale prodotto negli ultimi 13 anni da varie commissioni di inchiesta su Ustica e dai periti dei familiari delle vittime. Altri sono stati forniti da informatori a cui Gatti ha garantito l'anonimato.

In questa appendice pubblichiamo 16 documenti di particolare rilievo.

NATIONAL SECURITY AGENCY
CENTRAL SECURITY SERVICE
FORT GEORGE G. MEADE, MARYLAND 20755-6000

Serial: J9619
19 December 1989

Europeo
ATTN: Mr. Claudio Gatti
31 W 57th Street
New York, NY 10019

Dear Mr. Gatti:

This responds to your Freedom of Information Act (FOIA) request of 30 October 1989 for records pertaining to the explosion and disappearnace of an Italian plane owned by Itavia on 27 June 1980. The documents located in our search for records responsive to your request have been reviewed by this Agency as required by the FOIA and have been found to be currently and properly classified in accordance with Executive Order 12356. These documents meet the criteria for classification as set forth in subparagraphs (a)(2), (a)(4) and (a)(8) of section 1.3 and remain classified TOP SECRET and SECRET as provided in section 1.1 of Executive Order 12356. The documents are classified because their disclosure could reasonably be expected to cause exceptionally grave damage to the national security. Because the documents are currently and properly classified, they are exempt from disclosure pursuant to the first exemption of the FOIA (5 U.S.C. section 552(b)(1)).

In addition, this Agency is authorized by various statutes to protect certain information concerning its activities. We have determined that such information exists in these documents. Accordingly, those portions are also exempt from disclosure pursuant to the third exemption of the FOIA which provides for the withholding of information specifically protected from disclosure by statute. The specific statutes applicable in this case are Title 18 U.S. Code 798; Title 50 U.S. Code 403(d)(3); and Section 6, Public Law 86-36 (50 U.S. Code 402 note). No portion of the information is reasonably segregable.

Since your request has been denied, you are hereby advised of this Agency's appeal procedures. Any person denied access to information may, within 60 days after notification of the denial, file an appeal to the NSA/CSS Freedom of Information Act Appeal Authority. The appeal shall be in writing addressed to the NSA/CSS FOIA Appeal Authority,

1) Lettera in cui la National Security Agency informa l'autore dell'esistenza nei suoi archivi di documenti su Ustica classificati «secret» e «top secret».

SHIP'S DECK LOG SHEET

SHIP TYPE: CV — HULL NUMBER: 60 — 0 06 27

USS SARATOGA
APPROACHING FROM NAPLES
TO ANCHORAGE ITALY

POSITION ZONE TIME — 0800 / 1200 / 2000

LEGEND: 1. CELESTIAL 2. ELECTRONIC 3. VISUAL 4. D.R.

TIME	ORDER	CSE	SPD	DEPTH	RECORD OF ALL EVENTS OF THE DAY
					1200-1600 (CONT.)
					[signature]
					R MORELAND LT USN
					1600-2000
1530					OOD LTJG SCHAEFER QMOW SN GOOD
					ANCHORED AS BEFORE
1536					FIRE DRILL IN (#3) THREE MAIN MACHINERY ROOM
					7-155-4-E CLASS BRAVO FIRE
1551					FLIGHT DECK CONTROL REPORTS ALL SECURE
1604					SECURED FROM FIRE DRILL.
1619					CENTER OF ANCHORAGE BEARS 190° AT 90 YARDS
1652					FLIGHT DECK CONTROL REPORTS ALL SECURE
1653					CENTER OF ANCHORAGE BEARS 115° AT 90 YARDS
1815					FLIGHT DECK CONTROL REPORTS ALL SECURE
1816					CENTER OF ANCHORAGE BEARS 070°T AT 90 YARDS
					WINDS ARE 20 KNOTS AT 070°
1904					CENTER OF ANCHORAGE BEARS 358°T AT 115 YDS
					WINDS ARE AT 23 KNOTS AT 190°
					T R Schaefer
					T.R. Schaefer LTJG USN
					2000-2400
1932					OOD LT PALMATIER QMOW FISHER
					ANCHORED AS BEFORE
2001					ANCHOR TENDS 3 O'CLOCK MODERATE STRAIN
2003					CENTER OF ANCHORAGE BEARS 354(T) AT 100 YARDS
2006					FLIGHT DECK CONTROL REPORTS ALL SECURE
2039					OBSERVED SUNSET
2059					ANCHOR TENDS 3 O'CLOCK LIGHT STRAIN
2059					FLIGHT DECK CONTROL REPORTS ALL SECURE
2103					CENTER OF ANCHORAGE BEARS 315(T) AT 110 YARDS
2158					ANCHOR TENDS THREE O'CLOCK LIGHT STRAIN
2159					FLIGHT DECK CONTROL REPORTS ALL SECURE
2203					CENTER OF ANCHORAGE BEARS 270°T AT 110 YDS
2259					FLIGHT DECK CONTROL REPORTS ALL SECURE
2300					CENTER OF ANCHORAGE BEARS 315°T AT 115 YDS
					ANCHOR TENDS 3 O'CLOCK LIGHT STRAIN
					[signature] LT USN
					R.J. PALMATIER

2) Pagina del libro di bordo della *Saratoga* con le annotazioni relative al momento in cui è esploso il Dc-9 dell'Itavia

M1

AL COMANDO POLIGONO = S E D E =
DIREZIONE TECNICA = S E D E =
REP. SERV. LOGISTICI = S E D E =
COMANDO DISTACCAMENTO = S. LORENZO =

Prot. n° TP6/11/GIO/[illegible]/G24-1

OGGETTO: relazione di fine missione

A. Riferimenti:

1. Ordine di missione n° 146
2. Ciclo: M.R.C.A.
3. Scopo della missione: LANCIO MISSILI
4. Utente: (A.M.I.)
5. Data di effettuazione: 27/6/80

B. Esposizione cronologica degli avvenimenti:

ORE
10.00 Inizio missione
10.40 Decolla da Decimo un velivolo Tornado
11.12,33 Lancio missile
11.15 Fine missione. Rientra a Decimo il velivolo, ha volato per 35

N O T E: N.N.

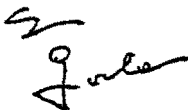
IL CAPO UFFICIO OPERAZIONI
(Ten. Col. G.A.r.s. Francesco [illegible])
Ten Col Francesco [illegible]

RISERVATA

4) Rapporto di fine missione relativo alla prova di lancio di missile effettuata da un Tornado dell'Aeritalia il 27/6/80

Il Ministro degli Affari Esteri

069/ 19356

Roma, 10 NOV. 1976

Signor Presidente,

ho preso attenta nota di quanto Ella ha voluto comunicarmi con la Sua del 30 settembre u.s..

Desidero assicurarLa che la questione delle forniture che la Sua società, con l'appoggio del C.N.E.N., sta trattando con l'Atomic Energy Commission della Repubblica dell'Irak è attualmente sottoposta ad un attento esame da parte del Governo. Nella valutazione dei vari aspetti, anche di politica estera, della prospettata collaborazione con l'Irak saranno tenute presenti le considerazioni che Ella ha voluto sottopormi.

Mi riservo di farLa conoscere appena possibile le determinazioni che saranno prese.

Voglia credermi,

[signature]

Avv.
Luigi SANTA MARIA
Presidente e Amministratore Delegato
SNIA - VISCOSA
Via Montebello, 18

M I L A N O

5) Lettera inviata al presidente della Snia dall'allora ministro degli Affari Esteri Arnaldo Forlani a proposito della fornitura nucleare all'Iraq.

Fino al 31.12.1977
Uffici provvisori in
Via del Corso N. 184
Tel. 678.29.62-678.64.24
Telex: 61034 Wasimiir

SNIA TECHINT

TECNOLOGIE ENERGETICHE AVANZATE S. p. A.

SEDE IN ROMA - VIA SICILIA, 162

Roma, 29 Settembre 1977

On.le
Ministero degli Affari Esteri
Direzione Generale Affari
Economici
Ufficio VII
R O M A

Facciamo riferimento al pro-memoria trasmesso con lettera del 30 Settembre 1976 dal Presidente del Gruppo Snia Viscosa a codesto Ministero nella persona dell'On. Ministro Forlani e, per conoscenza, alla Presidenza del Consiglio ed al Ministro del Commercio con l'Estero, con il quale si portava a loro conoscenza l'inizio di trattative per importanti forniture all'IRAK nel campo nucleare.

Il pro-memoria illustrava inoltre il particolare interesse che le forniture fossero autorizzate data la difficile situazione in cui, per effetto della crisi mondiale che investe il settore delle fibre chimiche e per altre conseguenze dovute alle difficoltà del mercato finanziario, versa la Snia Viscosa.

Poichè a tali trattative se ne è aggiunta un'altre praticamente in fase conclusiva, salvo parere delle nostre competenti Autorità, riteniamo opportuno riassumere qui di seguito le tre possibilità di esportazione nell'IRAK, inscindibili per volontà della controparte, che rappresentano un importo complessivo di $ 42.800.000. Il suo valore economico è tuttavia di gran lunge inferiore agli altri valori contenuti nella conclusione di questo primo affare e rappresentati dalle importanti aperture verso altri mercati:

A) Hall Tecnologica (valore dell'offerta US$ 6.700.000 di cui $ 800.000 già versati dalla I.A.E.C. per la relativa progettazione) per lo svolgimento di prove chimiche unitarie su elementi combustibili ad uranio naturale.

B) Linea Metallurgica per la fabbricazione, al livello di laboratorio, di combustibile nucleare ad uranio naturale per l'utilizzazione nell'impianto di cui sopra. Valore dell'offerta $ 10.800.000.

C) Laboratori per la produzione di radioisotopi da utilizzarsi nel settore della diagnostica, terapia medica, ed analisi cliniche nonchè nelle applicazioni industriali quali irreggiamento di derrate alimentari e prove non distrutti-

6) Promemoria interno della Snia in cui si dice che l'Iraq non potrà arrivare a produrre materiale fissile per una bomba «se non dopo almeno 8/10 anni dalla consegna» delle forniture italiane.

ve dei materiali. Valore dell'offerta circa $ 25.300.000.

La Hall Tecnologica ha già ottenuto la necessaria autorizzazione governativa inoperante perchè, come s'è detto, l'I.A.E.C. non intende firmare quel contratto se non collegandolo agli altri due.

Ci sembra altresì doveroso aggiungere alcune chiarificazioni circa le tre trattative e le effettive, secondo noi, fisionomie delle forniture cui esse si riferiscono.

1) Il laboratorio per la realizzazione e l'assemblaggio di elementi di combustibile nucleare (linea metallurgica) offerto alla I.A.E.C. è stato concepito per la seguente fondamentale funzione:

   - produrre pastiglie di ossido di uranio naturale utilizzando il nitrato di uranile prodotto dalla hall tecnologica (offerta SNIA-CNEN già autorizzata dal Governo italiano) mediante la dissoluzione di un simulacro di elemento di combustibile ad ossido di uranio compreso nell'offerta SNIA per la hall tecnologica.

   Nell'offerta la SNIA ed il CNEN non hanno assunto e non assumeranno responsabilità per garantire un "nuclear grade" dell'ossido di uranio prodotto, in quanto gli usi a cui tale materiale è destinato non lo richiedono.

   La SNIA inoltre non ha tale know-how.

   La possibilità che la I.A.E.C. giunga con le proprie forze ad ottenere un "nuclear grade" è secondo le informazioni in nostro possesso, assolutamente remota, dato il livello attuale delle conoscenze ed il numero dei tecnici di cui essa dispone.

   In base al grado di conoscenza finora approfondita della I.A.E.C. si ritiene che tale capacità non possa essere raggiunta se non dopo almeno 8 ÷ 10 anni dalla consegna dell'installazione e quindi fra circa 11 ÷ 13 anni.

   E' inoltre da tener presente che le uniche possibilità di approvvigionamento di uranio che la I.A.E.C. può in tempi brevi sfruttare (senza utilizzare l'acquisto sul mercato internazionale sotto controllo dell'AIEA di Vienna) sono costituite dall'estrazione di uranio dai fosfati.

   Per tale estrazione la I.A.E.C. a suo tempo richiese alla SNIA un'offerta che non venne nemmeno presa in considerazione in quanto completamente al di fuori delle sue competenze. E' da rilevare infatti che tali processi sono attualmente in semplice fase di studio e sviluppo a livello pilota in USA.

   Quindi al possibile uso non corretto del laboratorio si oppongono le seguenti difficoltà:

- reperimento di quantitativi sensibili di uranio sul mercato internazionale controllato dall'AIEA e dai singoli Governi
- mancanza di know-how e capacità tecniche a tutti i livelli in ambito I.A.E.C.
- impossibilità di produzione nazionale di uranio da fosfati che è l'unica fonte attualmente reperita in Irak per la produzione di tale materiale strategico.

A fronte di questa situazione si può rimarcare che la Francia ha in corso di fornitura alla I.A.E.C. un reattore di ricerca da 40 MW avente un nocciolo ad uranio altamente arricchito (fino al 98%) che potrebbe essere subito utilizzato per altri scopi.

2) Impianto di riprocessamento

Nella seconda metà del 1976 fra la I.A.E.C. e SNIA-CNEN furono scambiati pour-parler per la presentazione di un progetto-offerta di un impianto di riprocessamento il cui valore era stato stimato dell'ordine di 150 milioni di dollari. E ciò in quanto allora non risultavano esistere impedimenti in tale settore di attività.

Ma non appena delineatasi una diversa contraria situazione la SNIA troncò ogni approccio al riguardo. La parte Irachena stessa si rese conto delle difficoltà politiche a livello internazionale e decise di desistere da attività nel settore del riprocessamento del combustibile nucleare irradiato.

3) Arricchimento dell'uranio

In nessuna conversazione con la I.A.E.C. è stato trattato questo problema che esula dalle competenze della SNIA. Nello specifico settore infatti essa ha solo eseguito, per conto del CNEN, il progetto costruttivo per la prova di una ultracentrifuga di cui non ha mai avuto informazioni perchè non da essa realizzata.

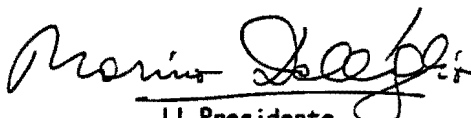
La SNIA ha una esperienza nel ritrattamento del combustibile nucleare irradiato e non nell'arricchimento dell'uranio, che è un processo completamente differente.

L'arricchimento dell'uranio richiede conoscenze sofisticate nel settore del fluoro, della fluorazione dell'uranio, dell'arricchimento dell'uranio trasformato in esafluoruro di uranio.

Tutte queste tecnologie non sono note alla SNIA che non le ha mai trattate.

4) <u>I.A.E.C. e rapporti internazionali</u>

L'Irak ha firmato e ratificato il T.N.P. (Trattato di Non Proliferazione).

La I.A.E.C. ha sempre, a tutti i livelli, espresso al CNE ed alla SNIA la sua completa disponibilità ad accettare e firmare qualsiasi tipo di accordo o trattato che il Governo italiano avesse ritenuto necessario per assicurarlo sul corretto uso delle installazioni nucleari acquistate.

5) <u>Comportamento della I.A.E.C. verso il CNEN e la SNIA nel corso della fornitura del laboratorio di radiochimica</u>

La I.A.E.C. ha sempre mostrato correttezza ed onestà nei confronti sia del CNEN che della SNIA.

Come esempio dell'attuale reciproco rispetto si cita la richiesta recentemente avanzata dalla I.A.E.C. alla SNIA per la presentazione di un'offerta di modifica al laboratorio costituente deroga alla specifica funzionale stabilita dal CNEN.

La SNIA ha chiesto autorizzazione al CNEN che non ha approvato tale modifica e la I.A.E.C. ha accettato, senza sollevare alcun problema, il rifiuto della SNIA alla presentazione di tale offerta.

Con i migliori saluti.

Il Presidente
e Amministratore Delegato

Ministero degli Affari Esteri

RISERVATO

Codice Mittente: 077/ 21067

Mod. 5 U. C.

Roma, 25 NOV. 1978

(data e numero di protocollo)

D.G.A.E. - VII

Posizione: EA/ VT - Iraq

URGENTISSIMO PER MOTOCICLISTA

TELESPRESSO indirizzato a:

COMITATO NAZIONALE ENERGIA NUCLEARE
Viale Regina Margherita, 125

ROMA

Oggetto: Cooperazione nucleare Italia-Iraq.

Riferimenti:

(Testo)

Questa Ambasciata degli Stati Uniti ha manifestato interesse a conoscere dati tecnici relativi alle forniture nucleari all'Iraq effettuate o in corso.

Si sarà grati a codesto Comitato se vorrà fornire gli elementi di informazione ritenuti più adeguati per aderire alla richiesta statunitense.

Per il Ministro

Alleg. 0

RISERVATO

15

7) Telespresso del ministero degli Affari Esteri al Cnen che annuncia la richiesta di informazioni inoltrata dall'ambasciata americana a Roma.

COMITATO NAZIONALE PER L'ENERGIA NUCLEARE

RISERVATO

POSIZ. 9/IRQ-1 PROT. N. 935/R

RIFERIMENTO

ROMA 25 gennaio 1979
VIALE REGINA MARGHERITA, 125 - TELEF. 8528

OGGETTO: IRAQ - Accordo bilaterale - Fornitura di impianti - Informazioni all'Ambasciata USA

MINISTERO AFFARI ESTERI
D.G.A.E. - Ufficio VII
R O M A

e, p.c.:

MINISTERO INDUSTRIA
COMMERCIO E ARTIGIANATO
D.G.F.E.I.B.
R O M A

1. - Si fa riferimento alla comunicazione di codesto Ministero n. 077/21067 del 25 novembre 1978, con la quale si rende noto a questo Comitato che l'Ambasciata degli Stati Uniti ha manifestato interesse a conoscere dati tecnici relativi alle forniture nucleari all'Iraq effettuate o in corso.

2. - Questo Comitato ritiene opportuno, innanzitutto, ricordare che è già stata inoltrata a codesto Ministero una documentazione di dettaglio che sintetizza sia il contenuto tecnico, sia le finalità degli impianti di ricerca forniti o in corso di fornitura all'IAEC da parte dell'industria nucleare italiana e, cioè:

- Laboratorio di radiochimica (comunicazione CNEN n. 444/R del 1 giugno 1976)
- Laboratorio per la fabbricazione di combustibile nucleare (comunicazione CNEN n. 684/R del 14 aprile 1977)
- Hall tecnologica per ingegneria chimica (comunicazione CNEN n. 547/R dell'8 settembre 1976)
- Hall tecnologica per prova materiali (comunicazione CNEN n. 19696 del 21 luglio 1977)
- Laboratorio per la produzione di radioisotopi (comunicazione CNEN n. 22042 del 27 luglio 1977).

3. - Sulla base di tali informazioni, codesto Ministero aveva comunicato a questo Comitato ed ai Ministeri competenti il nulla osta per le predette forniture all'IAEC (cfr. comunicazioni di codesto Ministero n. 077/12280 del 10 luglio 1976; n. 077/6226/c del 2 aprile 1977; n. 077/19552/c dell'11 novembre 1977; n. 765 del 24 gennaio 1978).

RISERVATO

./..

Allegati N. 1.-

Telegrafo - TLX NUCLIT - ROMA Telex 61185 Casella Postale 2358 - ROMA A. D.

8) Lettera riservata al ministero degli Affari Esteri in cui il presidente del Cnen Ezio Clementel suggerisce di rispondere alla richiesta americana in modo «parsimonioso».

RISERVATO

4. - Si rammenta, inoltre, che l'Iraq ha aderito, come l'Italia, al Trattato di non proliferazione nucleare (TNP) e si è impegnata, pertanto, a destinare qualsiasi materiale ed impianto nucleare a fini esclusivamente pacifici, accettando, per di più, i controlli internazionali di salvaguardia dell'AIEA.

5. - Poichè, tuttavia, l'Italia, oltre ad avere aderito al TNP è parte anche delle cosiddette Intese di Londra, è stato chiesto alla controparte irachena di impegnarsi a sottoscrivere accordi addizionali, in particolare per quanto concerne il ritrasferimento, le salvaguardie e la protezione fisica di una delle cinque forniture (laboratorio per la fabbricazione di combustibile nucleare.

L'impegno è stato richiesto alla controparte irachena pur trattandosi di un laboratorio di ricerca e sviluppo.

6. - In occasione della firma dei contratti per la fornitura all'IAEC degli impianti di ricerca suddetti si è, pertanto, proceduto ad uno scambio di lettere a firma del Direttore Generale per gli Affari Economici di codesto Ministero e dell'Ambasciatore dell'Iraq in Italia.

7. - A seguito di tale scambio di lettere sarà conclusa tra il Governo italiano e il Governo iracheno un'apposita Convenzione destinata a confermare gli impegni dell'Iraq di cui ai paragrafi 4, 5 e 6.

8. - Si deve, inoltre, tener presente che le forniture all'Ente nucleare iracheno comportano aspetti di particolare riservatezza di carattere industriale e commerciale.

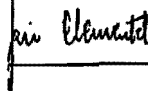
La comunicazione di tali riservate informazioni è, per giunta, in contrasto con l'accordo con gli Iracheni, che prevede che le informazioni tecniche relative alle forniture in questione sarebbero state mantenute confidenziali per la trasmissione a terzi. .

9. - In conclusione, la risposta alla richiesta americana dovrebbe essere, pertanto, parsimoniosa sia dal punto di vista della forma, sia dal punto di vista della sostanza.

10. - Dal punto di vista della forma, sarebbe desiderabile evitare lo scritto. Informazioni orali, date dal Ministero Affari Esteri ad un funzionario della Ambasciata USA dovrebbero essere sufficienti.

11. - Quanto alla sostanza, si dovrebbero fornire, in forma chiara, ma succinta, tutti ma soltanto quei dati generali dai quali risulti la piena conformità della fornitura agli impegni dell'Italia derivanti dal TNP e/o dalle Intese di Londra. Ai dati strettamente tecnici andrebbero, inoltre, premessi i

./..

RISERVATO

dati dai quali emerge l'impegno assunto dall'Iraq per quanto concerne l'uso esclusivamente "pacifico" degli impianti e dei materiali di provenienza italiana.

12. - Le considerazioni di cui sopra sono motivate, come accennato, dall'opportunità di evitare sia la comunicazione all'Ambasciata USA di elementi che potrebbero rientrare nell'ambito della riservatezza industriale e commerciale, sia la creazione di precedenti che potrebbero intralciare, in futuro, le esportazioni italiane di materiali o impianti nucleari.

13. - L'allegata nota contiene gli elementi necessari e sufficienti, a giudizio di questo Comitato, ai fini della risposta all'Ambasciata degli Stati Uniti.

COMITATO NAZIONALE PER L'ENERGIA NUCLEARE
IL PRESIDENTE
p.i. Clementel

MINUTA

Ministero degli Affari Esteri

URGENTISSIMO

Telespresso 077/

Roma,

Allegato 7

Indirizzato a:

MINISTERO INDUSTRIA E COMMERCIO
- D.G.F.E.I.B.
MINISTERO COMMERCIO ESTERO
- D.G. Accordi
- D.G. Import - Export
MINISTERO DELLE FINANZE
- Gabinetto
COMITATO NAZIONALE ENERGIA NUCLEARE
Viale Regina Margherita, 125
ROMA

e,p.c.:

AMBASCIATA D'ITALIA BAGDAD

D.G. AFFARI POLITICI
SERVIZIO DEL CONTENZIOSO DIPLOMATICO
DEI TRATTATI E DEGLI AFFARI LEGISLATIVI
SEDE

POS.: EA/IT-IRAQ
All.: 1 solo per Bagdad

Oggetto : Forniture all'Iraq.

A) Si trascrive, per orientamento delle Amministrazioni in indirizzo e in vista degli adempimenti che si renderanno necessari, dopo formalizzati gli impegni di parte irachena, la comunicazione effettuata in data 31 ottobre u.s. all'Ambasciata d'Italia in Bagdad in relazione ai progetti di forniture:

SNIA VISCOSA - laboratorio per la fabbricazione e l'assemblaggio di elementi di combustibile nucleare;

./.

9) Telespresso del ministero degli Affari Esteri che richiede al Cnen l'elenco dei componenti della fornitura nucleare all'Iraq considerati "sensibili".

SNIA VISCOSA - laboratorio radioisotopi.

"Seguito comunicazioni vie brevi, confermasi che in data 31 ottobre si è reso noto a questa Ambasciata irachena assenso Governo italiano per fornitura laboratorio fabbricazione et assemblaggio elementi combustibili nucleari nonché laboratorio radioisotopi.

Nel fare tale comunicazione si è provveduto at:

1. far presente decisione favorevole Governo italiano va vista nel quadro direttiva politica carattere più generale, secondo cui Italia consente sviluppo rapporti cooperazione in campo nucleare nei riguardi quei Paesi con cui intratteniamo relazioni di speciale rilevanza nel settore economico.

   A fronte forniture da noi autorizzate vi è pertanto ferma aspettativa italiana che Governo iracheno faciliti assegnazione rilevanti commesse ad industrie italiane, con particolare riguardo ad offerta per centrale SIGEN-GIE da 600 MWe cui dovrebbe essere accordata preferenza rispetto concorrenza straniera.

2. Consegnare progetto scambio lettere in materia salvaguardie et protezione fisica che - ai sensi impegni Intese di Londra - dovrebbero concordare per rendere possibile forniture parte incluse in "trigger list" intese stesse et circa il quale Vice Presidente codesta Commissione Energia Nucleare, El Ashiri si era dichiarato in linea di massima d'accordo.

   Nel consegnare testo abbiamo ricordato che in ultima riunione Gruppo di Londra è stato deciso, anche con nostro determinante appoggio, che testo "Intese di Londra" sia comunicato ad AIEA e portato così a conoscenza tutti i Paesi aderenti consentendo loro piena conoscenza impegni assunti e limiti azione Paesi esportatori."

B). - Si prega nel frattempo il CNEN di voler cortesemente far pervenire la lista dei componenti che ricadono nella "trigger list" delle Intese di Londra nonché, tra di essi, quelli che eventualmente possano essere considerati "sensibili".

PER IL MINISTRO

[signature]

11	9	80

DA ING. M. FIORELLI

A ING. M. DALL'OGLIO

R I S E R V A T O

MEMORANDUM N°

OGGETTO Incontro alla Farnesina con il Direttore Generale degli Affari Economici Ambasciatore BUCCI

Come comunicatoLe a mezzo del Prefetto Semprini, ho ottenuto un incontro con l'Ambasciatore Bucci a nome dell'On. Forlani.

L'On. Bucci mi ha subito informato di essere al corrente, fin nei minimi dettagli, degli attentati e delle minacce da noi subite e mi ha chiesto quali fossero gli argomenti di mio interesse.

Io ho chiesto quanto segue:

1 - Interpretazione del Ministero degli Esteri sugli autori dell'attentato rivendicato da fazioni iraniane e, quindi, ho richiesto se il ns. Ministero degli Esteri avesse fatto interventi sull'Ambasciata Iraniana a Roma.
L'Ambasciatore Bucci mi ha risposto che l'interpretazione dei fatti attribuiva l'attentato a Israele e, pertanto, nulla poteva essere fatto verso l'Ambasciata Iraniana in quanto qualsiasi azione avrebbe provocato solamente la protesta e l'irritazione di tale Ambasciata.

2 - Ho chiesto che tipo di protezione forniva lo Stato Italiano a una società italiana che lavorava in base ad un contratto approvato dal ns. Governo.
L'Ambasciatore Bucci mi ha risposto che un gran numero di società che lavorano per il Medio Oriente, e in particolare in settori strategici, sono oggetto di attentati e di minacce.
Mi ha ricordato che presso la sua divisione gli incontri del tipo che io stavo avendo sono sempre più frequenti.
Mi ha ricordato la necessità per l'Industria Italiana di andare avanti in tali mercati tenendo presente le seguenti necessità:

./.

V. Allegati no. ....

FIRMA

10) Memorandum dell'ingegner Marino Fiorelli da cui risulta che il ministero degli Affari Esteri attribuiva ai servizi segreti israeliani la responsabilità dell'ondata di attentati contro le società nucleari italiane fornitrici dell'Iraq.

1980/1

INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY

INTEROFFICE MEMORANDUM

TO: DIR/SGOB

DATE 1980-07-03

OUR REF.: VK/ss

FROM: I. Kiss [signature]
Head, SSE-SGOB

YOUR REF.:

SUBJECT: Report on inspection No. 1 of the IRAQI Research Reactor "TAMUZ-2"
IQB-, on 28/30 June 1980

Please find attached the above-mentioned report.

Activities

The inspection was carried out according to the inspection plan. 100% of uranium total or 100% of U-235 on the inventory were checked by identification, counting and non-destructive measurements.

Results

The records examined were internally consistent and arithmetically correct. The results of the verification confirmed the operator's data on the inventory.

Conclusions

The inspection disclosed no departure from the terms of the Safeguards Agreement.

cc: Mr. Gorkov
DPO

11) Prima pagina del rapporto redatto dal fisico ucraino Vladimir Kupryashkin sulla sua ispezione della fornitura di uranio arricchito effettuata a Tuwaitha dal 28 al 30 giugno 1980.

SINDICATO OPERAI DELLA FABRICA

NOI SUPONIAMO CHE TOUTI OPERAI DELLA VOSTRA FABRICA NON SONO SVEGLI DEL FATTO CHE PARTICIPANO NELLA PRODUZIONE DI BOMBE ATTOMICHE ED RIMETTERLE FRA LE MANI DEL REGIME IRACHIANO CHE DESIDERA RACOGLIERE LA POTENZA MILITARE PER POTER REALIZARE IL DESIDERIO DITTATORIALE E ACCAPARARCI DEI STATI VICINI E RENDERLI SCHIAVI CON LAIUTO DELLE BOMBE CHE VOI AIUTATE A PRODUARE.

SUPONIAMO CHE NEI VOSTRI SINDACATI NE SONO BAMBINI E FAMIGLIE CHE NON DESIDERATE CHE LE LORO VITE SI TROVANO NELL'OMBRA DEL PERICOLO DELLA BOMBA ATTOMICA, E NON PENSIAMO CHE I VOSTRI OPERAI SIANO AL CORRENTE CHE IL FATTO SI NUTRISCONO DI PANE MISCOLATE DEL SANGUE DI BAMBINI E DI DONNE

AI DIRETTORI E PROPRIETARI DEI TITOLI DELLA FABRICA DEVE ESSERE CHE NON IMPORTA IL SANGUE CHE SARA VERSATO DAL RISULTATO DEL VOSTRO AIUTO PUI CHE LE LORO TASCHE SARANNO PIENE, MA VOI ALTRI GLI OPERAI CON LA VOSTRA COSCENZA UMANA QUESTO FATTO DEVE PREOCUPARVI. DUNQUE CI RIVOLGIAMO A VOI DI RIVOLTARVI PER DISTRUGERE LA MISSIONE DELLA DIREZIONE DELLA FABRICA E CHE NON POTTETE ESSERE SOCI NELLA DISTRUZIONE DI POPOLI. NOI SPERIAMO CHE SCULTIRETE LA VOSTRA COSCENZA E AIUTERARCI NELLA NOSTRA MARCIA CONTRO LARMAMENTO DELL'IRAK CON LA BOMBA ATTOMICA.

L'ASSOCIAZIONE PER LA PRESERVAZIONE
DELLA RIVULUZIONE ISLAMICA

12) Lettera minatoria ricevuta dal sindacato dei lavoratori della Ansaldo Meccanico Nucleare.

LIST OF GRADS/DETACHMENTS FOR QTR 1 AS OF 12/09/81 PAGE 2
FINAL

NAME	DESIG	RANK	CORPS/ COUNTRY	CURR
CAVENPORT, FREDERICK JR	1110	LT	USN	#590
DEPE, FIKRET		LTJG	TURKEY	#530
CEVESCOVI, DANIEL JOHN	5100	LCDR	USN	#367
DCCHG, LAWRENCE K. C.	1110	LT	USN	#847
DCYLE, MARTIN EDWARD JR	1110	LCDR	USN	#837
DYER, JOSEPH W. JR	1510	LCDR	USN	#837
ELGER, WALLACE MICHAEL	1460	LT	USN	#570
ERCEIS, MEHMET AYDIN		LT	TURKEY	#590
ERENCGLU, MEHMET METIN		LTJG	TURKEY	#600
FEIT, ADAM		LTCOL	ISRAEL	#590
FELIX, JORGE EDUARDO		LT	ECUADOR	#570
FELLER, ROBERT HANS		MAJOR	SWITZERLND	#827
FERRITER, EDWARD C.	1320	LCDR	USN	#440
FISCHBECK, PAUL S.	1320	LT	USN	#360
FLEMING, MARTHA M.	1100	LT	USN	#857
FLFUMER, ALBERT MARCEL		CAPT	USA	#837
GAMBOA, LOIS LORRAINE	1100	LT	USN	#367
GERHARD, JOHN C. III	2300	LCDR	USN	#367
GETTYS, MARK MARTIN		CAPT	USA	#857
GIL, JOSE G.		CDR	VENEZUELA	#817
GILLESPIE, THOMAS R. II	1110	LCDR	USN	#530
GLAAZMANN, CHRISTOPHER	1630	LCDR	USN	#825
GOREN, RAN		COL	ISRAEL	#817
GOWARD, DANA ALLEN		LT	USCG	#817
GREEN, JAMES FRANCIS	1610	LCDR	USN	#367
GREGOR, CHRISTOPHER J.		MAJOR	USMC	#817
GRISWOLD, MYRON JOHN		CAPT	USA	#837
HALL, JAMES BENNETT		LTJG	USCG	#367
HARDCASTLE-TAYLOR, MICHA	1610	LCDR	USN	#837
HARRISON, STEPHEN G.		CAPT	USMC	#590
HASSON, NEIL FRANCIS		1-LT	USA	#683
HAYES, JOHN ROBERT JR	3100	LCDR	USN	#367
HERNDON, EVERETTE L. JR	5100	LT	USN	#837
HERVEY, SUZANNE PLOTT	1800	LT	USN	#373

13) Elenco degli ufficiali che hanno frequentato il corso della Us Naval Postgraduate School di Monterey, in California, iniziato il 7 luglio 1980. Quello di Ran Goren è il ventitreesimo nome.

BIOGRAPHIC SKETCH

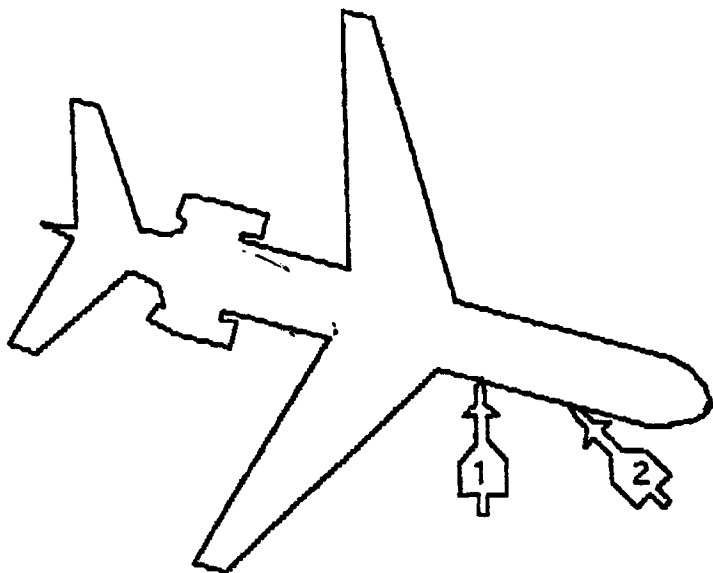
ISRAEL
Colonel Aviam SELLA
10 February 1981

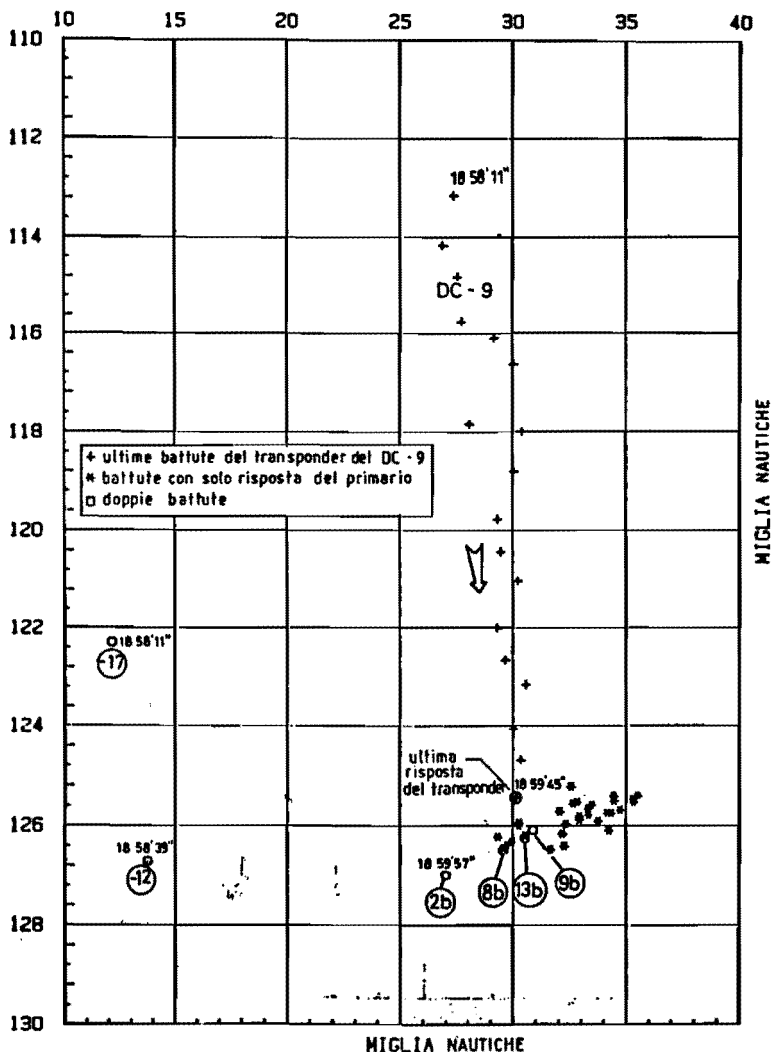
(U) NAME: Colonel Aviam Sella (SAY-LAH), Air Force.

(U) POSITION: Chief of Operations, Israel Defense Force Air Force (IAF), since late 1980. He replaced Colonel Ron Goren who left the position to attend the US Naval Postgraduate School, Monterey, California.

(U) 1979

14) Profilo biografico redatto dalla Defense Intelligence Agency da cui risulta che Aviem Sella ha preso il posto di Ran Goren alla guida del Dipartimento Operazioni dell'Aeronautica israeliana «nel tardo 1980».

Missile Impact Schematic

Between the time of impact of Missile 1 and Missile 2 the DC-9 has rotated 15° clockwise. The second missile, actually, has about a 5° shifted trajectory, counterclockwise, compared to the first missile.

15) Rappresentazione grafica inclusa nel rapporto fornito ai familiari delle vittime dal fisico americano Bud Sewell.

16) Battute registrate dal radar di Fiumicino poco prima, durante e subito dopo l'esplosione del Dc-9. Gli esperti americani Lund, Macidull e Sewell attribuiscono le battute -17, -12 e 2b all'intercettore.

Indice dei nomi